TANDEM KÖZLEKEDÉSTERVEZŐ MÉRNÖKIRODA Kft.
Postacím:1300. Budapest, Pf. 4. / Iroda: 1035 Budapest, Derű u. 8.
Tel.: (1) 3688-343,Tel./Fax: (1) 4532-449
tandempej@matavnet.hu

# A MEGÉPÜLT REGIONÁLIS KERÉKPÁRUTAK GAZDASÁGI, KÖZLEKEDÉSI ÉS EGYÉB HATÁSAI

**Készült:** Az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság megbízásából, 1999-2000-ben.

Budapest, 2000. július hó

Nyilvántartási szám a Megrendelőnél: 3810.2.4./99

Nyilvántartási szám a Vállalkozónál: 248/99.

| | |
|---|---|
| **Szakmai konzulens:** | **Gál Mária** |
| **Megrendelői témafelelős:** | **Rétháti András** |
| **Vállalkozási témafelelős:** | **Pej Kálmán okl. építőmérnök** |
| Közreműködtek: | Pejné Wisnovszky Eszter üzemgazdász |
| | Ozsváth György építőmérnök |
| | Czine Ferenc |
| | Bángi-Magyar Anna |
| | Bónáné Richter Zsófia |
| | Németi Tamás |
| | Kovács Nóra |
| | Bakó Levente |
| | Veress László |

Témafelelős:

Pej Kálmán
ügyvezető

**Mérnök Kamarai nyilvántartási szám : 01-5207**

# TARTALOMJEGYZÉK

1.) A KUTATÁS CÉLJA ..... 4

2.) KITEKINTÉS ..... 6

3.) A VIZSGÁLT RÉGIÓK BEMUTATÁSA ..... 13

4.) A KUTATÁS MÓDSZERE ..... 17

5.) VIZSGÁLATOK ..... 21
5.1) AZ ÖNKORMÁNYZATOK VÉLEMÉNYE A REGIONÁLIS KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONALRÓL ..... 22
5.1.1.) A FERTŐ TAVI RÉGIÓ JELLEGZETESSÉGEI ..... 23
5.1.2.) DUNA BALPARTI RÉGI ELLEGZETESSÉGEI ..... 29
5.1.3.) A RÉGIÓK JELLEGZETESSÉGEI ..... 34

5.2.) A VÁLLALKOZÓK VÉLEMÉNYE A REGIONÁLIS KERÉKPÁRUTAKRÓL ..... 35
5.2.1.) A FERTŐ TAVI RÉGIÓ ELLEGZETESSÉGEI ..... 36
5.2.2.) DUNA BALPARTI RÉGIÓ ELLEGZETESSÉGEI ..... 44

5.3.) A LAKOSSÁGI KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK VIZSGÁLATA ..... 51
5.3.1.) A FERTŐ TAVI RÉGIÓ VIZSGÁLATA ..... 52
5.3.2.) A DUNA BAL PARTI RÉGIÓ VIZSGÁLATA ..... 73
ÖSSZEGZÉS ..... 93

5.4.) A SZABADIDŐS CÉLÚ KERÉKPÁROZÁS KÖZLEKEDÉSI ÉS GAZDASÁGI VIZSGÁLATA ..... 94
5.4.1.) A FERTŐTAVI RÉGIÓ JELLEGZETESSÉGEI ..... 95
5.4.2.) DUNA BALPARTI RÉGIÓ JELLEGZETESSÉGEI ..... 110

6.) ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS, JAVASLATOK ..... 117
6.1.) AZ ÖNKORMÁNYZATOK VÉLEMÉNYEINEK FŐBB ÖSSZEFÜGGÉSEI ..... 118
6.2.) A VÁLLALKOZÓK VIZSGÁLATÁNAK FŐBB ÖSSZEFÜGGÉSEI ..... 118
6.3.) A RÉGIÓK KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSAINAK ÖSSZEFÜGGÉSEI ..... 120
6.4.) A SZABADIDŐS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS GAZDASÁGI HATÁSAI ..... 126
6.5.) ÉRTÉKELÉS ..... 127

MELLÉKLETEK ..... 129

# 1.) A KUTATÁS CÉLJA

A hazai kerékpáros közlekedés fejlesztésével kapcsolatos kutatások az 1980-as évek elején kezdődtek el. A 80-as évek végén több területen kezdődött meg a kerékpáros közlekedés fejlesztése, jellegzetesen a *kerékpáros hagyományokkal rendelkező területeken*, így első sorban a dél-alföldi és a kisalföldi területen. 1992 óta több minisztérium együtt működésének eredményeként pályázati rendszer keretében épülnek a kerékpárforgalmi létesítmények.

A megépített kerékpárforgalmi létesítmények alapvetően két fajta kerékpározási igényt szolgálnak. Egyrészt megteremtik a biztonságos helyi kerékpározás lehetőségét, így un. hivatásforgalmi igényeket szolgálnak ki. Másrészt a hosszabb és természeti környezetben, vagy annak közelében haladó nyomvonalak a szabadidős célú kerékpározás igényeit is szolgálják.

A körültekintően kialakított, jó minőségben megvalósult kerékpárutak forgalombiztonságra gyakorolt kedvező hatása a széles körű vizsgálatok és kutatások eredményeként ma már ismert. A megépített kerékpárforgalmi szakaszok térségében jelentősen, sok helyen gyakorlatilag nullára csökkent a balesetek száma. *A közlekedéssel foglalkozó szakemberek egyöntetűen pozitívan értékelik ezek működését.*

Az elmúlt 8 évben számottevő hosszúságú, a szabadidős célú kerékpározásra is alkalmas regionális kerékpárforgalmi nyomvonal épült meg az ország különböző részein. Ezek közül a legjelentősebbek: **a Fertő-tó körüli rendszer, a Tisza-tó körüli hálózat, a Körös-völgyi kerékpárforgalmi nyomvonal, a Duna bal és jobb parti regionális nyomvonalai, valamint a Balaton körül** most kialakításra kerülő országos jelentőségű nyomvonal. Ezek megvalósítása több évig tart, hiszen az önkormányzatok anyagi erőforrásaira is szükség van. A kialakításhoz szükséges 20-50 %-os önkormányzati önrészt az önkormányzatok nehezen tudják vállalni, illetve a saját rész vállalásával is csak néhány kilométer hosszúságú szakasz épül meg egyszerre.

Ennek ellenére már vannak olyan szakaszok, amelyek már több mint 10 éve üzemelnek, bár a teljes hálózat kiépítése még mindig tart. A regionális nyomvonalak többsége nemcsak a helyi hivatás forgalmi kerékpározás igényeit szolgálja, hanem a szabadidős jellegű kerékpározási igényeket is. Sőt vannak már olyan nyomvonal szakaszok is, amelyek szinte csak a szabadidős kerékpározási igényeket elégítik ki. Ezek hálózati szakaszai egy-egy önkormányzattól kiindulva növekednek és ami nagyon fontos: **összefüggő nyomvonallá válnak**. Ezek a szabadidős célú kerékpározásra egyre alkalmasabbá váló területek mind itthon, mind külföldön egyre ismertebbé válnak.

A szabadidős célú regionális nyomvonalak és hálózatoknak vannak olyan hatásai, amelyek kevésbé érzékelhetőek és nem annyira ismertek, mint például a forgalom nagyságának alakulása, vagy a balesetek számának csökkenése.

Az eddig nem vizsgált hatások közül a teljesség igénye nélkül fölvetünk néhányat, amelyre a kutatási vizsgálat adataira támaszkodva igyekszünk majd megválaszolni.

a.) Van-e a megépült regionális kerékpárutaknak számszerűsíthető gazdasági hatása az érintett településeken ? Ha igen, akkor az mérhető-e, és milyen mértékű ?

b.) A kerékpárforgalmi nyomvonal mentén hogyan alakul a vállalkozások száma az évek során, és milyen jellegűek ezek ?

c.) Megváltozik-e egy település, vagy településcsoport modal splitje, ha megvalósul és működik egy regionális kerékpárforgalmi nyomvonal ?

d.) A megépült regionális kerékpárutak milyen hatással vannak a közlekedési kapcsolatokra és az emberi kapcsolatokra, illetve jelezhető-e ilyen hatás ?

e.) Milyen hatással vannak a megépült regionális kerékpárforgalmi létesítmények a helyi, a helyközi, az országos és esetleg a nemzetközi kapcsolatokra ?

**Ilyen célú vizsgálatra hazánkban eddig még nem került sor, ezért az <u>egyik kutatási alapcél</u> az volt, hogy a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos gazdasági, közlekedési és egyéb hatásokat föltáruk és az összefüggéseket elemezzük.**

**A kutatás <u>másik fontos célja</u> az volt, hogy a két vizsgált régiókban rögzítsünk egy olyan alap állapotot, amely kiinduló pontja lehet az ilyen jellegű későbbi vizsgálatoknak. A jelenlegi és egy későbbi vizsgálat összehasonlításával bepillantást kapnánk a működő, illetve kiépítés alatt álló regionális kerékpárforgalmi hálózatokhoz kapcsolódó létesítmények működésébe és egy-egy település közlekedési szokásainak változásába.**

## 2.) KITEKINTÉS

Európa nyugati országaiban a 70-es években kezdődött el a kerékpáros közlekedés fejlesztése. A kerékpáros közlekedés az addig megtűrt állapotból egyre jelentősebb erkölcsi és anyagi támogatást kapott. A 20-30 éves fejlesztések eredményeként kialakultak a városi, majd a regionális kerékpárforgalmi hálózatok. Több nyugat-európai ország rendelkezik országos kerékpárforgalmi hálózat fejlesztési tervvel, sőt mára kialakultak az európai jelentőségű kontinentális hálózat nyomvonalai, amelyet EURO-VELO-nak neveznek. Ez az elképzelés jellegzetesen mutatja, hogy a kerékpáros közlekedés a kis jelentőségű, helyi forgalmi igényeket szolgáló szerepét mára már meghaladta. A település belső közlekedési rendszerébe integrálódott szerep mellett más célú kerékpározási igények is megjelentek.

A hazai és a nemzetközi turisztikai trendek szerint az elkövetkező években a szabadidős célú turizmus egyre nagyobb jelentőségű lesz. Itt természetesen nem csak a kerékpározást kell érteni, hanem pl.: a lovas-, vízi-, bor-, gasztronómiai-, kulturális-, gyógy- és egyéb célú turizmust is. Egyre inkább előtérbe kerül a különböző célú turizmus kombinációja is. Ezekkel a speciális, de egyre nagyobb mértékben jelentkező igényekkel azokat az országokat választják, ahol ezek magas színvonalon teljesülnek.

Ezen igények pontosítása nem csak a turisztikával foglalkozó szakemberek számára fontos, hanem a közlekedési szakemberek számára is, hiszen a hazánkba érkező vendégek szinte minden fajta közlekedési módot igénybe vesznek. A közlekedési igények differenciált kielégítése országunk megítélése szempontjából sem közömbös. **A legfrissebb adatok szerint pl. a Balatonhoz érkező nyugat-európai turisták 1/3-a magával hozza a kerékpárját is.** Nyugat-Európában egyre inkább előtérbe kerül az egészséges életmódra törekvés és a szabadidő aktív eltöltésének igénye, amire kitűnő lehetőséget biztosít a kerékpár, amely közlekedési -, sport-, és szórakozási eszköz is egyben. A szabadidős célú kerékpározásnak gazdasági hatása is jelentkezik azon a területen, ahol az megjelenik. Ez fokozottan jelentkezik a több napos kerékpártúrák esetében.

**Hazánk az idegen forgalom tekintetében, az ide látogató turisták száma alapján világ viszonylatban az igen előkelő 7. helyen van.** Ez azt jelenti, hogy Magyarországra sokan kíváncsiak. A fölkapott Görögország a sok nevezetességével együtt is, csak fele annyi embert vonz, mint hazánk. Ezzel együtt egy turistából csak 81 dollár bevételünk származik, míg Görögországban ennek ötszörösét, Németországban több mint 14 szeresét költik el. Az összefoglaló adatokat a mellékelt táblázat mutatja be.

| Sorszám | Ország | Turisták száma millió fő | Egy turista által elköltött pénz USA dollárban |
|---|---|---|---|
| 1. | Spanyolország | 63,2 | 407 |
| 2. | Franciaország | 62,4 | 454 |
| 3. | Olaszország | 56,3 | 533 |
| 4. | USA | 46,5 | 1504 |
| 5. | Nagy Britannia | 25,3 | 763 |
| 6. | Ausztria | 21,2 | 658 |
| 7. | Magyarország | 20,7 | 81 |
| 8. | Lengyelország | 20,1 | 243 |
| 9. | Mexikó | 17,9 | 379 |
| 10. | Kanada | 17,3 | 513 |
| 11. | Oroszország | 16,2 | - |
| 12. | Németország | 14,8 | 1188 |
| 13. | Svájc | 12,7 | 700 |
| 14. | Csehország | 12,3 | 150 |
| 15. | Hongkong | 11,7 | 756 |
| 16. | Portugália | 9,7 | 438 |
| 17. | Görögország | 9,2 | 403 |
| 18. | Törökország | 8,6 | 692 |
| 19. | Szingapúr | 7,3 | 843 |
| 20. | Thaiföld | 7,2 | 845 |

(Turista alatt azt kell érteni, aki beutazott egy országba és ott legalább 24 órát eltöltött.) ( Forrás: MÉRNÖK ÚJSÁG 2000 márciusi száma)

Természetesen a szabadidős célú külföldi kerékpáros turizmus csak egy szegmense a teljes turisztikai forgalomnak, a gazdaságra gyakorolt hatása azonban egy-egy régióban már számottevő lehet.

Az egészség iránti érdeklődés megújulásával, illetve a forgalom okozta környezeti ártalmak miatti aggodalmak növekedésével párhuzamosan gyorsan terjed egész Nyugat-Európában a kerékpáros turizmus. Az európai kerékpáros turizmus piacának értéke becslések szerint az elkövetkező 20 évben elérheti a 14 milliárd fontot. Nemzeti kerékpárforgalmi hálózatokat adtak át vagy építenek jelenleg is Nagy Britanniában, Dániában, Svájcban, Finnországban, Németországban, Hollandiában és más országokba is. A legismertebb útvonalak máris magas kihasználtságot mutatnak. **Az európai kerékpárturizmus egyik legfontosabb fejlesztése az EURO-VELO program**. Ez a tervezett útvonal hálózat az Európai Unió összes tagországát, de a kelet-európai régió országait is érinti.

## A TURISZTIKAI JELLEGŰ KERÉKPÁRUTAK JELENTŐSÉGE NYUGAT-EURÓPÁBAN

A szabadidő aktív eltöltésének tehát egyik egyre fontosabbá váló formája a kerékpározás, illetve a kerékpáros turizmus. A több száz km hálózati hosszúságú kerékpárforgalmi nyomvonalak és hálózatok jelentősége egyre nagyobb lesz. Az útvonalakat már csak több nap alatt lehet bejárni kerékpárral, így ezen a nyomvonalon mára kialakultak a több napos, turisztikai célú kerékpározás feltételei. Ebben segítenek a jól hangzó útvonal nevek és a részletes útikönyvek is. Az alábbiakban néhány példát mutatunk ezekről.

- **Németországban a kerékpározás a leggyorsabban növekvő szabadidős tevékenység.** Minden negyedik német kerékpározik a szabadsága alatt. 1980 és 1990 között a „Száz Kastély" útvonalon **a kerékpár kölcsönzés tízszeresére nőtt.**

- Ausztriában a német határ melletti Passautól 250 km hosszan Bécsig tartó Duna menti kerékpárforgalmi nyomvonal nagyrészt forgalommentes és többnyire lejt. **Az a csodálatos útvonal több, mint másfél millió kerékpárost vonz évente.**

- Franciaország sikeresen vonzza magához a kerékpáros turistákat a gyér forgalmú úthálózatára.

- Spanyolországban a „zarándokutak" használata nőtt.

- **Nagy-Britanniában felismerve a kerékpárturizmus előnyeit** (úgy mint: környezetszennyezés és a forgalmi zsúfoltság enyhítése, a gazdasági újratermelés, és az egészség javítása) 1998-ban elkészítették az integrált közlekedésről szóló „Fehér Könyvet" és 1999-ben pedig „ A holnap turisztikai stratégiája" című anyagot. Céljuk, hogy összehangolt útvonal-fejlesztési- és marketing-stratégiát dolgozzanak ki a helyi hatóságok, a turizmus támogatói és más hivatalok, melynek révén a kerékpárturizmus hasznot hajthat. **A nemzeti kerékpárút-hálózatuk 2000. júniusig eléri a 6.400 km-t, 2005-ig pedig a 14.400 km-t.**

- Hollandia a már több évtizede meglévő, közismerten magas színvonalú és kellő sűrűségű helyi kerékpárutakból kiindulva fejlesztette ki az országos kerékpárforgalmi hálózatát.

A európai kerékpárturizmus többéves tapasztalatai alapján a következőként értékelik ezt a területet.

Ahol az állami hatóságok és a magánszektorbeli szolgáltatók vonzó kerékpár-turisztikai kínálatot hoztak létre, ott igen rövid időn belül jelentős keresletet tudnak kelteni. Ebből következik, hogy **azok az európai országok, amelyek sikeresen kínálják a kerékpározást, mint egy kiegészítő vakációs tevékenységet, jelentős piaci keresletet tudnak teremteni.**

## A fejlesztési stratégiát megalapozó siker tényezők

A kerékpározók többsége számára a kerékpározás legfőbb vonzereje az, hogy nyugodtan és élvezetesen fedezheti fel a vidéket. A lassabb haladás miatt van ideje beszélgetni, a tájat megnézni és az észrevételeit megbeszélni az útitársakkal.

A nyugat-európai vizsgálatok szerint az alábbi tényezők segítik elő legnagyobb mértékben a szabadidős célú kerékpáros forgalom növekedését.

- A biztonságos, a közúti gépjármű forgalomtól elkülönített kerékpárutak létesítése alapvetően fontos. Ezt igen gyér forgalmú vidéki utak hálózatával lehet kiegészíteni. A csoportos túrákat szervezők számára is első számú útvonal választási szempont az, hogy lehet-e a térségben biztonságosan kerékpározni.

- Az **útvonalak megfelelő kitáblázása** továbbá **tájékoztató anyagok** készítése és terjesztése.

- A kerékpárosoknak megfelelő színvonalú és felszereltségű szállás lehetőség, valamint **őszinte vendégszeretet**.

- **Határozott, több tájékoztatási területre kiterjedő reklám tevékenység**, amely bemutatja a kerékpáros útvonal pozitívumait és a kerékpározás előnyeit.

- **Találó, a fantáziát fölébresztő útvonal elnevezés.** Egy jó elnevezésű nyomvonal tömegeket képes megmozgatni.

- **Kulturális rendezvények és történelmi látnivalók fölfűzése egy összefüggő útvonalra.**

Az európai kerékpáros turista, általában 40-55 év közötti, párosan vagy kisebb csoportban utazik és átlagosan 3-4 éjszakára száll meg. A második legnagyobb csoportot a 20-29 év közötti korosztály alkotja. Mindkét kategóriában jellemző, hogy az utazást és a szállást maguk szervezik meg. Általában az út mentén szállnak meg, többnyire félpanziót vesznek igénybe. A következő leggyakoribb típus az ifjúsági szállás és a kempingtáborok. Kevesebben vesznek igénybe szállodát.

**A kerékpáros turisták legalább annyit (egyes tanulmányok szerint még többet) költenek, mint más turisták.**

Tapasztalatok igazolják, hogy, miközben a kerékpár turizmuson általában az elkötelezett kerékpározást és a vakációs kerékpározást értik, valójában az **egynapos kerékpározók teszik ki a legnagyobb létszámú piaci szegmenset.**

## A kerékpáros turizmus fejlesztésének előnyei

A külföldi vizsgálatok szerint a szabadidős célú kerékpáros forgalom növelésének pozitív gazdasági hatásai vannak.

- A kerékpáros túrázók **egy növekvő** és értékes turista-piacot képviselnek, amelyek különösen a **vidéki régiók számára fontosak.**

- **A kerékpáros turizmus ösztönzi a helyi kereskedelmet** és különösen a falusi kereskedőknek és szolgáltatásoknak kínál lehetőségeket. A kerékpáros turisták költése hozzájárulhat a falusi éttermek, boltok, a kisebb helyi érdekességek és a falusi szállásadók támogatásához. Lehetőséget kínál a kerékpárkölcsönzőknek is. Az általuk elköltött pénzek a helyi gazdaságot gyarapítják.

- **A kerékpározás a környezetvédelem szempontjából a turizmus fenntartható formája**, minimális hatással van mind a környezetre és a kerékpáros forgalmat fogadó településekre.

- A kerékpárturizmus **csökkentheti a felesleges forgalmi terhelést.**

- **A kerékpárturizmus jól kihasználja** a meglévő, gyakran rosszul kihasznált erőforrásokat, pl. **az alsóbbrendű és mellékutakat.**

- **A kerékpáros turizmus segítheti a vidéki forgalom csökkentését,** amely további előnyt jelent mind a helyi lakosok, mind a turisták számára.

- **A kerékpározás legfőbb vonzereje, hogy nyugodtan és élvezetesen fedezheti fel a turista a vidéket**, ezáltal meghosszabbítja a tartózkodást, illetve ösztönözheti a visszatérést.

- **A kerékpáros turizmus javítja az egészséget, állóképességet és a jó közérzetet.**

## Az útvonalak kiválasztását befolyásoló tényezők

Egy adott útvonal szabadidős és turisztikai célú kerékpározás céljára történő igénybe vétele tényezőtől függ:

- Az útvonal mekkora hányada kis forgalmú ?

- Az útvonal döntő része sík, vagy dombos terepen halad-e ?

- Kedvezően kapcsolódik az útvonal a látnivalókhoz és a felkereshető helyekhez ?

- Kedvezően halad át az útvonal a települési központokon vagy csatlakozik azokhoz ? Minden olyan út, amely otthonról könnyen elérhető a helyi lakosok számára, valószínűleg intenzív szabadidős kerékpárforgalmat generál.

- Az útvonal kör alakú-e illetve beilleszthető-e egy körútba ? A kerékpárosok rendszerint nem szeretnek ugyanazon az úton visszatérni és gyakran keresik a körút lehetőségét. Ez bizonyos mértékben függ az út megfelelő jelölésétől és a kitáblázottságától.

## Növekedési kilátások

A kerékpáros vakációk piacain várhatóan folytatódik a kiegyensúlyozott növekedés. A saját szervezésű, csillagtúra típusú rövid kerékpárutaknál remélhető a leggyorsabb növekedés. Az egynapos kerékpártúrák messze a legnagyobb lehetőségeket kínálják az összes kerékpár-turisztikai tevékenység között.

Továbbra is a személygépkocsi marad az első számú szállító eszköz a belföldi kerékpáros üdülési piacon, különösen a csillagtúrákon.

## Növekedési lehetőségek

**A kerékpárosok számára egyértelműen a biztonság a legfontosabb útvonal választási szempont mind az aktív, mind a lehetséges kerékpárosok számára. A szabadidős kerékpározás növekedésének legfőbb akadálya a biztonságos kerékpárforgalmi nyomvonalak és hálózatok hiánya. Mindenütt, ahol a forgalomtól elzárt kerékpárutakat építettek, növekszik a kerékpárhasználat.**

(Forrás: ANDREW KEELING – a SUSTRANS turisztikai tanácsadója - Kerékpárturizmus, 1999. augusztusi kiadványa)

# 3.) A VIZSGÁLT RÉGIÓK BEMUTATÁSA

Mint már említettük, az elkövetkező években egyre több magyarországi régióban alakulnak ki összefüggő kerékpárforgalmi hálózatok. Ahogy megteremtődik a biztonságos kerékpározás lehetősége, a régiókat várhatóan tömegesen fogják fölkeresni a hazai és a külföldi kerékpárosok.

**A kutatás alapállása az volt, hogy jellegében két teljesen eltérő régiót válasszunk ki.** Ezen kívül szempont volt, hogy az egyik régióban legyen meg a szabadidős kerékpározás lehetősége, (bár a kiépítés esetleg még nem fejeződött be,) míg a másik régió a fejlődés középső szakaszában legyen, tehát már legyenek kerékpárforgalmi szakaszok, de ezek mén ne alkossanak teljesen összefüggő rendszert.

A két kiválasztott, különböző adottságokkal rendelkező régiókban elvégzett vizsgálatokkal kívántuk bemutatni a működés azonos vagy eltérő jellegét és a hálózat kifejlődésének eltérő fázisaiból adódó jellemzőket. A pályázati anyagunkban szereplő vállalásnak megfelelően a két regionális kerékpárforgalmi hálózat:

**A.) A Fertő-tó magyarországi szakasza mentén kialakított, Pomogy (Pamhagen) és Fertőmeggyes (Mörbisch am See) közötti nyomvonal.**

**B.) A Duna bal-partján, a Budapest-Vác-Nagymaros Göd-Nagymaros nyomvonalon kiépülő regionális kerékpárforgalmi nyomvonal.**

Mindkét terület kiemelt üdülő terület, és eltérő sajátosságokkal rendelkezik, amelyet az alábbiakban körvonalazunk.

## A FERTŐ-TAVI RÉGIÓ

A régióról a mellékelt áttekintő térkép ad tájékoztatást.

Az osztrák szakaszon már a 90-es évek előtt összefüggő volt a nyomvonal. Ez a nyomvonal fölfűzte a települések látnivalóit, a természetvédelmi területeket, és egyéb érdekességeket. A kialakítás során nem az volt a cél, hogy mindenütt önálló kerékpárutak legyenek, hanem kihasználták a meglévő lehetőségeket is, így például igénybe vettek aszfalt burkolatú mezőgazdasági utakat is. A tó keleti részén lévő természetvédelmi területeken azonban makadám rendszerű kerékpárutakat alakítottak ki. A nyomvonalat jellegzetes útirány jelző táblákkal jelölték ki.

Schranawand
Wasenbruck
Sommerein
Kaisersteinbruch
Mannersdorf am Leithagebirge
Siebenhochhof
Unterwaltersdorf
Siebersdorf
Jois
Friedrichhof
Deutsch-Brodersdorf
Hof am Leithagebirge
Breitenbrunn
Winden am See
NEUSIEDL AM SEE
(NEZSIDER)
Leitha-prodersdorf
Wimpassing an der Leitha
Loretto
Au am Leithagebirge
Purbach am Neusiedler See
Weiden am See
Stotzing
Donnerskirchen
Gols
(Gálos)
Hornstein
(Szarvaskő)
SANKT GEORGEN
Schützen am Gebirge
Mönchhof
(Barátudvar)
Müllendorf
KLEIN-HÖFLEIN
Podersdorf am See
EISENSTADT
(KISMARTON)
Groß-höflein
Oggau
FRAUENKIRCHEN
(BOLDOGASSZONY)
Trausdorf an der Wulka
Oslip
Hölle
Althof
Illmitzer Hof
RUST
(RUSZT)
Sankt Margarethen im Burgenland
(Szentmargitbánya)
Wulka-prodersdorf
Wilhelmhof
Paulhof
Zigelhof
Hirm
Antau
Preinberg
Sulzhof
Sommerhof
Sankt Andrä am Zicksee
Siegendorf im Burgenland
(Cinfalva)
Stöttera
Zemendorf
Zagersdorf
Klingenbach
Mörbisch am See
(Fertőmeggyes)
Illmitz
Lange Lacke
Baumgarten im Burgenland
Draßburg
Dudleszerdő
Sopronpuszta
Piuszpuszta
Apetlon
Sandeck
SOPRON-KŐHIDA
Fertőrákos
Virágosmajor
Schattendorf
Jánostelep
Kőfejtő
Üdülőtelepek
Wallern im Burgenland
(Valla)
Nyugatmajor
TÓMALOM
Püspökkastély
Apetloner Hof
Loipersbach im Burgenland
SOPRON
Ágfalva
Pamhagen
(Pomogy)
ERDEI ISKOLA
Fertőújlak
GÖRBEHALOM-TELEP
SOPRON-BÁNFALVA
Károlymagaslat
Présháztelep
Fertőújlak v.m.
Tőzeggyár-major
ÓHERMESAKNA
BRENNBERG-BÁNYA
Soproni T. K.
Brandmajor
BALFFÜRDŐ
Fertőtavi N. P.
Lászlómajor
Feketebokormajor
Nyárliget
Helenenschach
Kópháza
BALF
Harka
Harka v.m.
Fertőboz
Hidegség
Gémesmajor
Ödenburger Gebirge
Kisboz
Fertőhomok
Fertőszéplak
Sarród
Esterházy-kastély
Ritzing
Nagycenk-Hidegség v.m.
Hegykő
Fertőd
Neckenmarkt
Nagycenk
Széchenyi-kastély
Agyagosszergény
Lackendorf
Pinnye vá.
Petőháza
Girm
Deutschkreutz
(Sopronkeresztúr)
Peresztég
Fertőszentmiklós
Fertőendréd
Unterpetersdorf
Újtagmajor
Pinnye
Horitschon
Vörösmajor
Endrédújmajor
Unterfrauenhaid
Dénesmajor
Köblösmajor
Raiding
Nagylózs
Muzsaj
Ebergőc
Franciskamajor
Neutal
Kleinwarasdorf
Röjtök
Röjtökmuzsaj
Csapodicsererdő
Großwarasdorf
ÉDÁSZtelep
Sopronkövesd
Göbösmajor
Nikitsch
Pétermajor
Stoob
Kroatisch Minihof
Lajosmajor
Nebersdorf
Marienhof
Langental
Vadászlak
Lakatostanya
Csapod
Dörfl im Burgenland
OBERPULLENDORF
Kroatisch Geresdorf
Und
Völcsej
Lövő
Leitha
Neusiedler See
Fertő
Wulka
Ikva
Goldbach
Trauenbrunnbach
Gaberlingbach
Reisenbach
Leitha
Ziegsee
Hansági

A magyarországi szakasz kiépítése 1989-ben kezdődött el, az első szakasz Fertődön épült meg. Ezt követően a további építések nyugati irányban haladtak tovább és két új határátkelő helyet is nyitottak. A Fertőrákosi határátkelő csak gyalogos és kerékpáros forgalmat tesz lehetővé, míg a pomogyi (Pamhagen) a gépjármű forgalmat is lehetővé teszi. A megépülő szakaszok települések belső részein haladnak át. A kiépített kerékpárforgalmi létesítmények egyben a helyi kerékpár közlekedési igényeket is kiszolgálták, mivel a települések központi részén haladnak át.

Az 1990-es évek elején a határok megnyitása és a kerékpárút szakaszok léte az újdonság varázsával hatott, ezért tömegesen jelent meg az osztrák és a német szabadidős célú kerékpáros forgalom. Ez a kerékpár forgalmi nyomvonal tehát már 10 éve „működik". Ez idő alatt a lakosság már megtapasztalhatta a kerékpárforgalmi nyomvonal hatásait. A kerékpárforgalmi nyomvonal az osztrák kerékpárforgalmi hálózattal együtt kb. 140 km hosszúságú. A két országot összekapcsoló hálózat, lehetővé teszi a tó teljes körbe kerékpározását, ami 3 nap alatt kényelmesen megtehető.

**A régió jellegzetessége, hogy mind itthon, mind külföldön egyre ismertebb, és a nyugati határ közelsége miatt jelentős az idegen forgalma.**

A kiépítés azonban még ma sem teljes, a tó nyugati részén még ma is vannak kiépítetlen szakaszok a magyarországi oldalon. (pl.: Balf-Fertőrákos között). Ennek ellenére komoly az idegenforgalmi vonzereje, és a két ország összekapcsolódása miatt bizonyos egzotikus hatása is van.

**A vizsgálatba vont nyomvonal szakasz csak magyarországi területre vonatkozik.** A régió ***nem része*** az EURO-VELO hálózatnak.

A Fertő-tó körüli regionális kerékpárforgalmi nyomvonal menti települések az alábbiak.

város : **Fertőd**

községek: Fertőszéplak
**Fertőhomok**
**Hegykő**
Hidegség
Fertőboz
Balf
Fertőrákos

A régión belüli 8 település közül **a részletes vizsgálatokba Fertődöt, Fertőhomokot és Hegykőt vontuk be. Mindhárom település belső, központi részén halad át a Fertő-tó körüli kerékpárforgalmi nyomvonal.** A települések között önálló kétirányú kerékpárutak épültek, míg a belső részeken kisforgalmú lakóutcák is ki lettek jelölve a nyomvonal részeként.

## DUNA BALPARTI RÉGIÓ

A régiót a mellékelt áttekintő térkép mutatja be.

A Duna-parti regionális kerékpárforgalmi nyomvonal teljes hossza a Budapest-Vác-Nagymaros-Ipolydamásd nyomvonalon mintegy 56 km. A kerékpárforgalmi nyomvonal megvalósítását 1995-ben határozták el az érintett települések vezetői, akik Önkormányzati Szövetséget hoztak létre. Az önkormányzatok polgármesterei megegyeztek abban is, hogy a nyomvonal a lehető legközelebb haladjon a Dunához, mert alapvetően fontosnak ítélték a terület táj- és természeti értékeit. Ez azt jelentette, hogy a nyomvonal nem minden település esetében szolgálja a helyi kerékpáros forgalom igényeit, hiszen nem ez volt az alapcél. Sződliget belső részét például teljesen elkerüli a nyomvonal, hiszen a Duna-parton halad.

A kiépítés Nagymaroson kezdődött el 1996-ban, majd Vác is bekapcsolódott. A teljes nyomvonalból eddig kb. 40 km épült meg és 2000 tavaszáig még nem volt teljesen összefüggő, mert a nyomvonal kiépítése egy-egy településből kiindulva kezdődött el. Ebben a régióban van olyan település is, ahol csak 2000-ben avattak fel kerékpárutat (Zebegény), sőt olyan is amelyikben még nem épült kerékpárforgalmi létesítmény (Dunakeszi). Vannak azonban olyan települések is amelyekben ebben az évben befejeződik a kerékpárforgalmi nyomvonal megépítése (Nagymaros és Vác). A megépült szakaszok nagyon népszerűek a helyi lakosság körében, egyre ismertebbé válik országos szinten is. A kerékpáros forgalom mellett egyéb tevékenységek is a kerékpárutat veszik igénybe (kocogás, kutya sétáltatás, görkorcsolyázás, baba levegőztetés, stb.) éppen a természet közelsége miatt.

E régió nyomvonalai nem alkotnak kört, hanem jelenleg egy vonalat alkot.

**A jelenleg vonal menti régió kedvező kapcsolódási irányokkal rendelkezik, hiszen a Duna menti EURO-VELO nyomvonal része lesz, továbbá az Ipoly-völgyi régióhoz is kapcsolódik, amelyben már a tervezési munka megkezdődött.** E mellett megemlíthető, hogy a rév és komp kapcsolat révén **az értékes táj- és természeti értékekkel rendelkező Szentendrei-szigethez is kedvezően kapcsolódik.**

Börzsönyi T.K.
Visegrádi-hegység T.K.
Pilisi T.K.
Budai T.K.
Duna
Dunav
ESZTERGOM
VÁC
BUDAPEST
SZENTENDRE
Visegrád
Nagymaros
Szob
Verőce
Kismaros
Kisoroszi
Dunabogdány
Szentendrei-sziget
Szentendrei-Duna
Szentendrei-p.
Szentendrei-ág
Szentendrei-szigetek
Szentendrei-hegyek
Szentendrei-medence
Szentendrei-erdő
Szentendrei-szigetek
Szentendrei-szigetek
Szentendrei-szigetek

Megemlíthető még, hogy a Galga menti települések is fontolgatnak egy regionális fejlesztést, így a Duna-Ipoly-Galga menti nyomvonal már egy jelentős kiterjedésű regionális hálózattá fejlődhet hosszú távon.

Mivel a kerékpárforgalmi nyomvonalak kialakítása még nem teljes és **nincs megfelelő hosszúságú összefüggő nyomvonal**, ezért vizsgálatunk célja ebben a régióban elsősorban **egy kiindulási állapot rögzítése volt.**

A Duna bal-parti regionális kerékpárforgalmi nyomvonal menti települések az alábbiak:

városok: Dunakeszi
Göd
**Nagymaros**
**Vác**

községek: Sződliget
**Verőce**
Kismaros
Zebegény
Szob
Ipolydamásd

**A régión belüli 10 település közül a részletes vizsgálatokba Vácot, Nagymarost és Verőcét vontuk be.** Vácon és Nagymaroson több kilométer hosszúságú összefüggő kerékpárforgalmi létesítmény van, de a kiépítés még jelenleg is folyik. Ezek általában önálló kétirányú kerékpárutak, amelyek a Duna-part közelében haladnak.

# 4.) A KUTATÁS MÓDSZERE

A két régióban elvégzett kutatás négy önálló részből állt, de valamennyi összefüggött a regionális kerékpárutakkal.

1.) **A polgármesteri hivatalok regionális kerékpárforgalmi hálózatról alkotott véleményének megismerése.** Régiónként 7-7 polgármesteri hivataltól gyűjtöttünk be adatokat. A kérdőíves megkeresés alapvetően a településen működő vállalkozásokra és szálláshely lehetőségekre vonatkozott. E mellett adatokat szerettünk volna nyerni a kerékpárutak fenntartásáról.

2.) **A vállalkozók regionális kerékpárforgalmi hálózatról alkotott véleményének megismerése.** A második rész a kiválasztott települések azon vállalkozóira terjedt ki, amelyek a kerékpárforgalmi nyomvonal 500 méteren belüli környékén találhatók és összefüggésbe hozhatók a kerékpáros közlekedéssel. Az adatgyűjtés itt is kérdőívekkel történt, a 3-3 kiválasztott településen. Ezekben a településekben az említett sávon belül valamennyi vállalkozótól kértünk adatokat. Az adatgyűjtést intelligens kérdező biztosok végezték el.

3.) **A kiválasztott települések közlekedési szokásainak vizsgálata.** A harmadik rész a kiválasztott települések modal splitjére, vonatkozó adatgyűjtés volt. Itt szintén kérdőíveket használtunk. A régión belül az említett 3-3 település részletes vizsgálata és elemzésre történt meg. A településeket a szerint választottuk ki, hogy lehetőleg legyen egy nagyobb, (esetleg város) egy közepes nagyságú és egy kisebb település, hogy ezek nagyságából jellegzetességéből adódó eltérések jobban megfigyelhetők legyenek. A kiválasztott településeken a megkérdezendő lakossági kör meghatározásakor a szokásos statisztikai módszerek szerint dolgoztunk. A kisebb lélekszámú településeken a lakos szám 5-10 %-a, a nagyobb településeken a lakos szám 1-3 %-a volt a vizsgálatba bevont személyek %-os aránya. Ez megfelel a reprezentatív mintavétel követelményeinek. **Nagyon fontos, hogy a településekben az ott élők életkora szerinti megoszlásának megfelelően történt a mintavétel.** A két régióban nagyságrendileg hasonló mennyiségű megválaszolt kérdőívet kellett feldolgoznunk. A megkérdezettek a 10-60 éves korosztályból kerültek ki. Ezen kívül törekedtünk arra, hogy ne csak a kerékpárosokra korlátozzuk vizsgálatunkat, hanem lehetőleg a városban élők, illetve itt dolgozók véleményét is kikérjük. A korcsoportonkénti megoszlást a település korosztályos összetételének arányában határoztuk meg, a KSH adatai szerint.

**Az adatgyűjtés kétféleképpen történt.**

**a.)** A meghatározott kikérdezendő lakosság felétől **telefonon gyűjtötték be** a kérdező biztosok az adatokat, véletlenszerűen.

**b.)** A másik felétől személyes interjú formájában gyűjtötték be az adatokat (közterületeken, váróteremben, buszmegállóban, közintézményekben) Így lehetőség nyílott arra, hogy a vizsgált település KSH szerinti korösszetétele szerint korrigáljuk a telefonos adatgyűjtést. Az interjúk adatait számítógépes feldolgozás során értékeltük és elemeztük. A sokrétű adatsorok birtokában lehetőség nyílott a mobilitási szokások régiónkénti és településenkénti megismerésére, a személygépkocsi és a kerékpáros közlekedés hatásainak megítélésére. Az adatgyűjtést itt is intelligens kérdező biztosok végezték.

## A FERTŐ-TAVI RÉGIÓ VIZSGÁLT TELEPÜLÉSEI

| Település | lakos szám %-a | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1 | 3 | 5 | 10 |
| FERTŐD | 31 | 92 | 154 | 300 |
| FERTŐHOMOK | 5 | 15 | 25 | 50 |
| HEGYKŐ | 13 | 39 | 65 | 127 |

**Fertődön és Fertőhomokon a lakosság 10 %-át, Hegykőn a lakosság 5 %-át keresték meg a kérdező biztosok.**

A kikérdezettek kor szerinti megoszlása településenként:

| | | |
|---|---|---|
| **Fertőd** | 10-15 év közötti | 27 fő |
| | 16-25 év közötti | 48 fő |
| | 26-60 év közötti | 153 fő |
| | 60 év fölöttiek | 72 fő |
| | **összesen** | **300 fő** |
| **Fertőhomok** | 10-15 év közötti | 3 fő |
| | 16-25 év közötti | 9 fő |
| | 26-60 év közötti | 24 fő |
| | 60 év felettiek | 14 fő |
| | **összesen** | **50 fő** |
| **Hegykő** | 10-15 év közötti | 6 fő |
| | 16-25 év közötti | 9 fő |
| | 26-60 év közötti | 34 fő |
| | 60 év felettiek | 16 fő |
| | **összesen** | **65 fő** |

**A régióban összesen 415 fő kikérdezése történt meg.**

# DUNA BALPARTI RÉGIÓ

| Település | lakos szám %-a | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1 | 3 | 5 | 10 |
| VÁC | 350 | 1017 | 1750 | 3500 |
| VERŐCE | 28 | 85 | 140 | 280 |
| NAGYMAROS | 44 | 130 | 220 | 440 |

**Vácon a lakosság 1 %-ának , Verőcén és Nagymaroson a lakosság 3 %-ának közlekedési szokásait vizsgáltuk meg.**

| | | |
|---|---|---|
| Vác | 10-15 év közötti | 38 fő |
| | 16-25 év közötti | 63 fő |
| | 26-60 év közötti | 189 fő |
| | 60 év felettiek | 60 fő |
| | **összesen** | **350 fő** |
| Nagymaros | 10-15 év közötti | 10 fő |
| | 16-25 év közötti | 21 fő |
| | 26-60 év közötti | 61 fő |
| | 60 év felettiek | 38 fő |
| | **összesen** | **130 fő** |
| Verőce | 10-15 év közötti | 16 fő |
| | 16-25 év közötti | 9 fő |
| | 26-60 év közötti | 39 fő |
| | 60 év felettiek | 21 fő |
| | **összesen** | **85 fő** |

**A régióban összesen 565 fő kikérdezése történt meg.**

**4.) A szabadidős célú kerékpárosok :** A vizsgálat negyedik szegmense a szabadidős célú kerékpárosok körében lefolytatott kérdőíves kikérdezés volt, melynek során kifejezetten a szabadidős kerékpározási szokásokra, illetve az ennek során elköltött anyagiakra fordítottunk kiemelt figyelmet. Az időpont megválasztásánál azt vettük alapul, hogy az iskolai tanév június 16.-án zárul, így a kerékpár túrák döntő többsége várhatóan ez után kezdődik meg, így több a túra kerékpáros. *E vizsgálat során tehát nem a helyi hivatásforgalom, hanem kifejezetten a túra kerékpározás várható gazdasági hatásait kívántuk elemezni.*
Ez is kérdőívvel történt, melynek során a Fertő tavi régióban 110, a Duna bal parti régiójában 101 főtől gyűjtöttünk adatokat. Fertődön a regionális kerékpárút mentén a vendéglátó és kereskedelmi létesítmények mellett történt a megkérdezés.
A Duna bal partján 49 főt kérdeztek meg a váci kompnál, 28 főt Nagymaroson a kerékpárút mentén, és 24 főt Verőcén a kerékpárút mentén. Az adatgyűjtést itt is intelligens kérdező biztosok végezték el.

Az összeállított kérdőíveket egyeztettük a T. Megbízó képviselőjével, majd a módosítások után alakítottuk ki a végleges formát. A 4. rész kérdéseit a T. Megbízó képviselőjén kívül több kerékpáros szervezet képviselőjével is egyeztettük.

A kérdőíves fölmérést intelligens kérdező biztosok végezték el, akik felsőfokú végzettséggel rendelkeztek, vagy felsőfokú intézményben tanulnak. Ez fontos volt, hiszen a kérdések egy része bizalmas jellegű volt, sőt külföldi kerékpárosok esetében idegen nyelvi ismeret is szükségeltetett.

# 5.) VIZSGÁLATOK

## 5.1.) AZ ÖNKORMÁNYZATOK VÉLEMÉNYE A REGIONÁLIS KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONALRÓL

# BEVEZETÉS

Az egyes régiókban levélben kerestük meg az önkormányzatokat annak érdekében, hogy a kerékpárforgalmi nyomvonallal kapcsolatos tapasztalataikat és véleményüket megismerjük. A polgármesteri hivatalok döntő többségben visszaküldték a kitöltendő kérdőíveket, de nem mindegyik. Az önkormányzatoktól lényegében szívességet kértünk az adatszolgáltatáskor, ezért valószínűnek látszott, hogy nem mindegyik fogja visszaküldeni a kérdőíveket. A Duna menti régió önkormányzatainak egy része nem értette meg azt, hogy miért van szükségünk az adatszolgáltatásra.

A kérdőív 10 kérdést tartalmazott, és a két régióban összesen 13 önkormányzat küldött vissza értékelhető adatokat, amelyek jellegzetességeit az alábbiakban a két régióra összesítve mutatunk be.

Mivel a Duna bal partján a Fertő-tavi régióhoz képest 8 évvel később kezdődött meg a kerékpárforgalmi hálózat kiépítése, ez érzékelhetően megmutatkozik a gazdaságra kifejtett hatásaiban is. A kerékpárút idegenforgalomra gyakorolt hatását az önkormányzatok 43 %-a érzékeli, de nem jelentős mértékben. A működő kerékpárforgalmi infrastruktúra gazdaságra gyakorolt hatásának érzékelhetővé válásához úgy tűnik közel 8-10 évre van szükség. A Budapest–Szob közötti kerékpárforgalmi nyomvonal gazdaságra gyakorolt élénkítő befolyásának gátat szab, hogy nem teljes körű, hanem szakaszos a kiépítettsége, így turista forgalom helyett leginkább csak a helyi szabadidős célú kerékpáros forgalomban használják.

A leginkább figyelemre méltó az, hogy az Önkormányzatok anyagi erőforrása a fenntartásra nagyon korlátozott. Szinte csak a minimális alapfeladatokat képesek elvégeztetni, mint pl. a belterületi kerékpárutak tisztítását, vagy az útpadkák kaszálását. **Útfenntartásra sem eszközeik, sem műszaki szakembereik, sem anyagi hátterük nincsen.**

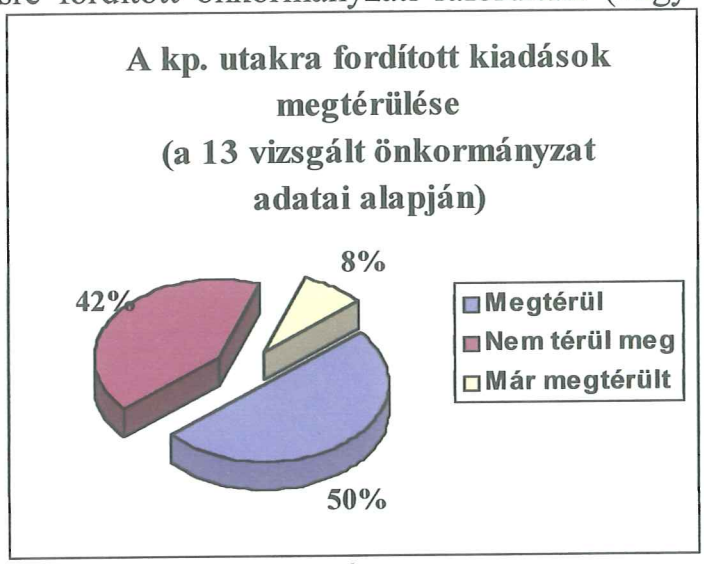
A megadott adatok szerint **20-680,- Ft/fm évi ráfordítást** engedhetnek csak meg az önkormányzatok a kerékpárforgalmi nyomvonalak fenntartására. Ezek nagyon alacsony értékek, gyakorlatilag csak a növényzet eltávolításával foglalkoznak. Vannak azonban olyan önkormányzatok is, ahol egyáltalán nem költenek a fenntartásra, hanem közhasznú munkások foglalkoztatásával oldják meg a fenntartást.(növényzet eltávolítás)

**Nagyon fontos tudatosítani, hogy a megépült regionális kerékpárforgalmi nyomvonalak elméleti élettartama 10 év, így 2002-2005 körül országos szinten tömegesen meg fognak jelenni a kerékpárutak fenntartási hiányából fakadó problémák illetve újabb igényként a kerékpárutak korszerűsítésének igénye is meg fog jelenni.**

***Feltétlenül megoldásra vár tehát a kerékpárforgalmi létesítmények fenntartás, illetve országos szintű, egységes szabályozása.***

Amíg ez nem valósul meg, addig bármilyen kedvező hatása lehet is egy regionális kerékpárforgalmi hálózatnak, az érintett önkormányzatok többsége csak nyűgnek érzékeli.

Ami a kerékpárút-építésre fordított önkormányzati ráfordítást (vagy önrészt) illeti, a 13 vizsgált önkormányzatból 1 nem tudott nyilatkozni. 5 (42 %) szerint nem fog megtérülni a ráfordított összeg, 6 szerint (50 %) néhány éven belül megtérül, 1 önkormányzat - **Fertőrákos** - (8 %) **úgy érzékeli, hogy már meg is térült a beruházás.** Nyilván az osztrák határ közelsége miatti jelentős idegen forgalmi bevételek miatt érzékeli így.




1. Ábra

A régióban a beruházások megtérülése természetesen csak a teljes nyomvonal szakasz megépítése után várható és megítélése nem számszerűsített, közvetett módon lehetséges, az önkormányzatokhoz befolyó iparűzési és idegenforgalmi adókon keresztül.

Megvizsgálva az érintett településeken a vállalkozások, és a szálláshelyek alakulásának tendenciáját, megállapítható, hogy ezek beindulása, illetve a kerékpárutak kiépítése kapcsolatban áll egymással.

## 5.1.1.) A FERTŐ TAVI RÉGIÓ JELLEGZETESSÉGEI

A régió települései: Fertőd és Sarród, Fertőszéplak, Fertőhomok, Hegykő, Hidegség, Fertőboz, Balf, Fertőrákos. A Fertő-tó körüli települések esetében vizsgálatba bevont 8 település közül - a többszöri kérés ellenére - **csak 6 önkormányzat küldte vissza kitöltve a kérdőívet.** Azoknál az önkormányzatoknál, amelyek nem küldték vissza az adatlapot, a KSH adattárában föllelhető adatokat figyelembe vettük, de pl. esetükben az üzemeltetésről és a fenntartásról nem kaptunk adatokat.

A hat település szerint a régióban érzékelhetően nőtt a kerékpáros turizmus (átmenő forgalom), és ezzel együtt nőtt a kerékpáros közlekedés helyi jelentősége is. A határozottan pozitív véleményt alátámasztják a több mint 10 éve meglévő kerékpárút-hálózatról szerzett tapasztalatok. A vizsgált

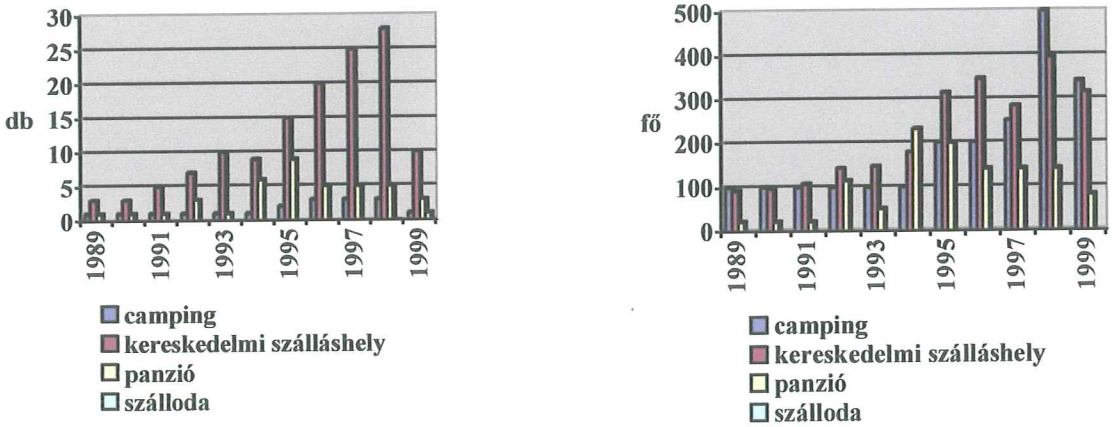
térségben 1989-től 1998-ig, folyamatosan, összesen mintegy 25.220 fm hosszú kerékpárutat építettek meg.

**A Fertő-tó térségében a választ adó önkormányzatok *kivétel nélkül* azt nyilatkozták, hogy a kerékpárforgalmi létesítményeknek idegenforgalom növelő hatása volt, mégpedig jelentős mértékben.**

**Fertőd, Fertőhomok, Hegykő, Hidegség, Fertőboz, és Fertőrákos válaszainak értékelése.**

Balf, és Fertőszéplak nem küldött vissza adatlapot, Fertőboz és Fertőhomok pedig nem adott a szálláshelyek számának alakulására vonatkozó adatokat, ezét csak **négy település adataira támaszkodhattunk.** A településen a szálláshely alakulását az alábbi ábrák szemléltetik (a 4 település adatai összevontan szerepelnek a táblázatokban). A baloldali a különböző szálláshely-lehetőségeket darabszám szerint jelöli, míg a jobboldali grafikon azt szemlélteti, hogy hány fő részére tudnak szálláshelyet biztosítani.

**Szálláshelyek összegzett alakulása 1989-1999 között a darabszám és férőhely függvényében**




2. Ábra

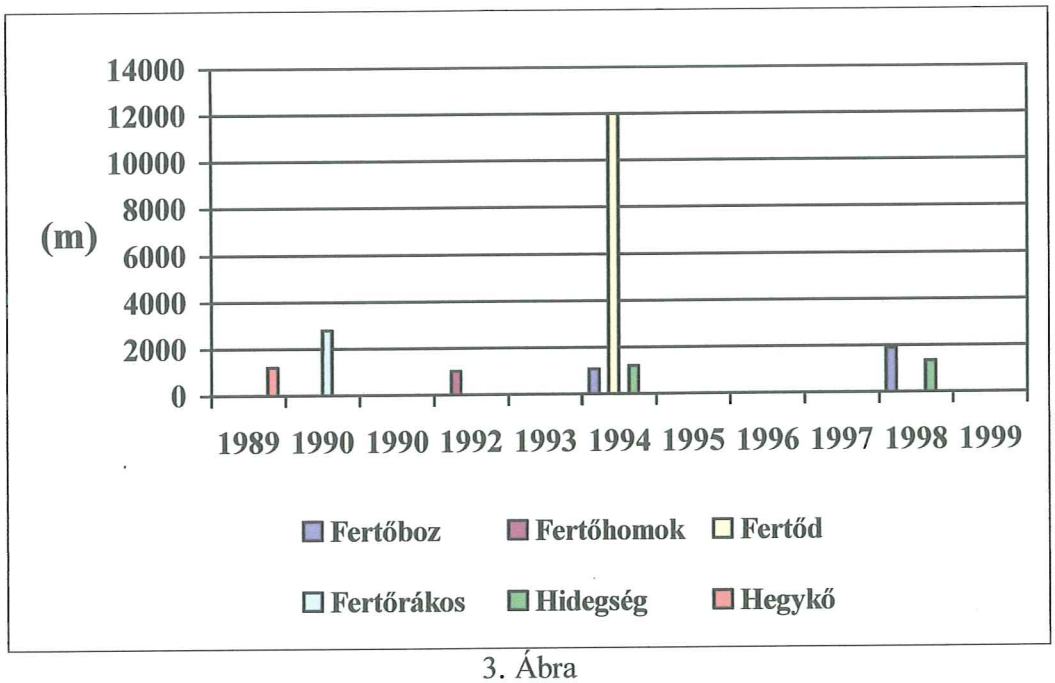
Az ábrán látható, hogy 1991-től jelentős növekedés kezdődött el és egyenletes emelkedést mutat 1998-ig. Ezután csökkenés kezdődött el. A panziók esetében ez a csökkenés már 1995-től megkezdődött, a kempingeknél 1998-tól figyelhető meg a csökkenő tendencia.

Nem tudtuk kideríteni hogy ezt mi okozta. Valószínűleg közrejátszott az 1994-es választás, a választás utáni gazdasági megszorítások, de talán az idegenforgalom növekedésével kapcsolatos *túlzott várakozások* is. A

férőhelyszám valószínűleg be fog állni egy olyan értékre, ami összhangban lesz a régió turisztikai vonzerejével.

**Mindenesetre 1989-hez képest a szálláshelyek összesített száma 1999-ben 6-szorosára növekedett. A növekedés természetesen nemcsak a turisztikai célú kerékpáros forgalom növekedéséből adódott, hiszen a régióban más jellegű szabadidős forgalom is megjelent (pl.: nosztalgia vonat, vadász turizmus.)**

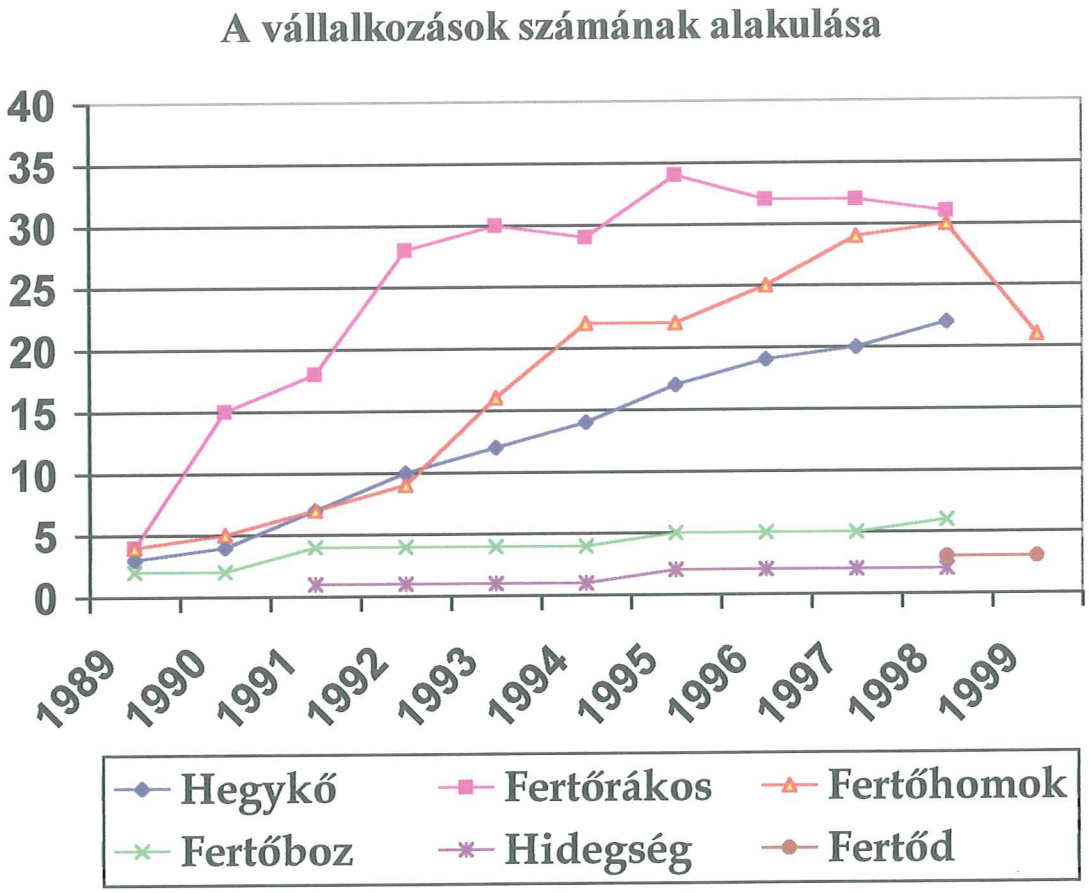
Következő ábránk szemlélteti azt, hogy mikor és milyen hosszú kerékpárutak épültek meg a szóban lévő településeken.




3. Ábra

Látható, hogy a legtöbb kerékpárút 1994-ben épült, legnagyobb hosszban Fertődön, majd PHARE támogatással 1989-ben Fertőbozon és Hidegségben.

A következő ábra a település vállalkozásainak számát mutatja. Fertőd város nem adott évek szerinti adatsort, a többi 5 település korrekt adatszolgáltatást adott. Itt vállalkozás alatt a településen működő összes vállalkozást kell érteni, tehát a kerékpározással nem összefüggőket is tartalmazza az ábra.




4. Ábra

1989 és 1998 között Fertőrákos és Hidegség kivételével egyértelmű növekedés tapasztalható.

**HEGYKŐ:** 1989-ben épült 1200 m kerékpárút. Ettől az évtől kezdve a település területén, a vállalkozások száma üzletek és éttermek, folyamatosan és egyenletesen növekszik. **Ez 10 év alatt több, mint 7-szeres növekedést jelent.** A vizsgált 10 évben a szálláshelyek még nagyobb ütemben szaporodtak. A campingek száma, és férőhelyeik száma is duplájára nőtt, a kereskedelmi szálláshelyek száma meg-tízszereződött, míg ezekben a férőhelyek száma 6 főről 100-ra bővült, és 1994-ben megnyílt egy 60 fős panzió is.

**FERTŐRÁKOS:** 1990-ben épült meg 2800 m kerékpárút. A vállalkozások számának **7 és félszeres emelkedése figyelhető meg** a vizsgált időszakban, a szálláshely-férőhelyek pedig 27 %-kal nőttek. 6 éves növekedés után 1995-től enyhe csökkenés figyelhető meg. A vállalkozások száma 30 körül állapodott meg. Az osztrák határ közelsége miatt a vállalkozások száma valószínűleg hamarabb beállt a piac szerinti értékre.

**FERTŐHOMOK:** Ezen a településen 1992-ben adták át a regionális kerékpárút 1 km-es szakaszát. Ezt követően a vállalkozások száma 1998-ra

7,5-szörösére nőtt, majd csökkenni kezdett. Itt 10 év alatt **ötszörösére** nőtt a vállalkozások száma.

**FERTŐBOZ:** 1994-ben és 1998-ban került átadásra 1070 és 1900 m-es kerékpárút nyomvonal. A vállalkozások száma 10 év alatt **3-szorosára** nőtt.

**HIDEGSÉG:** 1994-ben és 1998-ban adtak át kerékpárutakat a községben. A településen 1990-ig nem volt vállalkozás. 1991-ben fagyizó nyílt, ezt követően 1995-ben panzióval és étteremmel bővült a község vendéglátása, 1998-ban növelték a panzióban a férőhelyek számát. Ebben a községben az első, jelentősebb kerékpárút átadását követően, 1995-ben megemelkedett a vállalkozások száma.

**FERTŐD:** 1994-ben épült 12 km kerékpárút. Ennek következtében a camping férőhelyeinek száma 70 %-kal nőtt, a kereskedelmi szálláshelyeken a férőhelyek száma 261 %-kal emelkedett, a panziókban pedig megnégyszereződött a férőhelyek száma. Ugrásszerű emelkedés figyelhető meg.

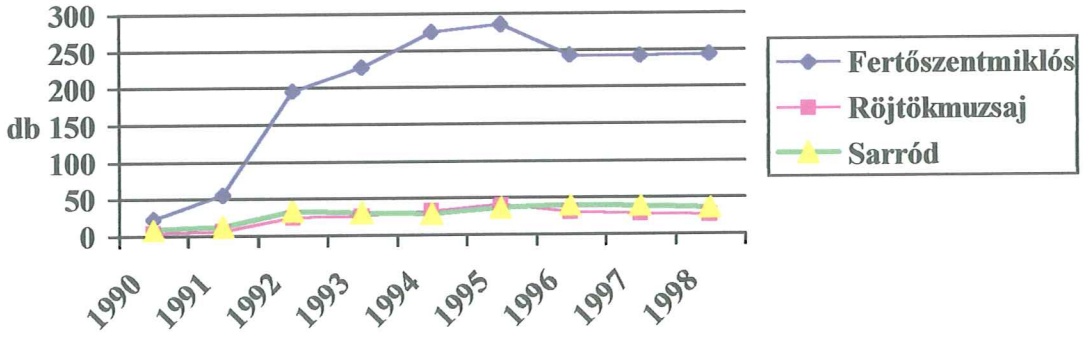
## ÖSSZEHASONLÍTÁS A RÉGIÓ KÖZELÉBEN LÉVŐ TELEPÜLÉSEKKEL

A teljes összkép kialakíthatósága érdekében megvizsgáltuk három olyan település hasonló adatait is, amelyek ebben a térségben fekszenek, de a regionális kerékpárúttal nincsenek kapcsolatban. A kiválasztott települések:

- Fertőszentmiklós ( kb. 3700 fő lélekszámú)
- Röjtökmuzsaj ( kb. 500 fő lélekszámú)
- Sarród ( kb. 1200 fő lélekszámú)

A településeken lévő működő vállalkozások számát tekintve 1990-tól emelkedés figyelhető meg, különösen a nagyobb településen. Ez általánosnak vehető az egész országra, mert 1989-től volt lehetőség az egyéni vállalkozások kibontakozására, illetve egyéb vállalkozási formák kialakítására. Röjtökmuzsajon és Sarródon ezt stagnálás követi. Fertőszentmiklóson 1995-ig emelkedett a vállalkozó kedvűek száma, ezt követően csökkenés történt. Valószínű, hogy az életképtelen vállalkozások megszűntek és egy szintre állt be a vállalkozások száma, ami azóta is változatlan.( Lásd 5. ábra)

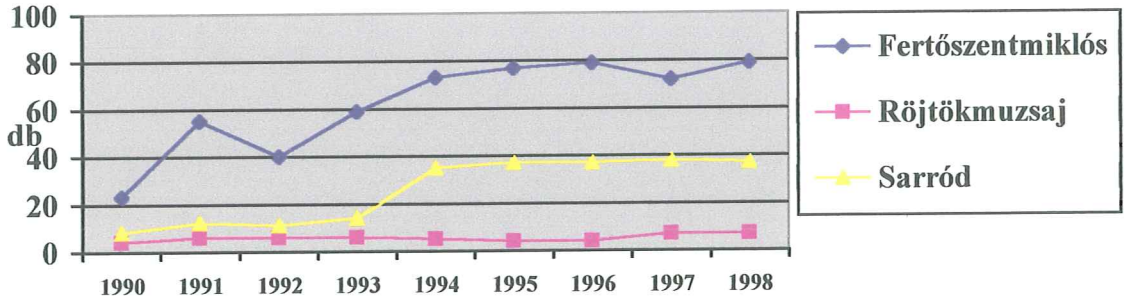
**Működő vállalkozások száma**




5. Ábra

A kiskereskedelmi üzletek és vendéglátóhelyek számának alakulását vizsgálva ( 6. ábra) megállapítható, hogy **a legkisebb, a turisztikai főirányoktól távolabb eső településen teljes stagnálás tapasztalható.** Röjtökmuzsajon 1994-ben volt ugrás, ez a szint változatlan azóta is. A legnagyobb lélekszámú Fertőszentmiklós esetében 1991-ben volt kiemelkedő növekedés megfigyelhető. 1993-ra stabilizálódott a helyzet, és azóta enyhe emelkedés tapasztalható.

**Kiskereskedelmi üzletek és vendéglátóhelyek alakulása**




6. Ábra

Az adatok forrása a KSH volt. Jól látható, hogy a vállalkozások száma az emelkedő trend után a piacnak megfelelő szintre áll be.

**Összevetve a kerékpárforgalmi nyomvonallal érintett települések adataival, látható, hogy valószínűleg jelentős húzóerőt jelent a gazdasági életre általában a turizmus, melynek része a regionális kerékpárforgalmi nyomvonalhoz kapcsolódó kerékpáros turizmus.**

## 5.1.2.) DUNA BALPARTI RÉGIÓ JELLEGZETESSÉGEI

A Duna bal parti régiójában 26.206 fm kerékpárút nyomvonalat valósítottak meg 1996 és 1999 között. Ez a hossz a teljes regionális kerékpárforgalmi nyomvonalnak kb. 40 %-a. A regionális kerékpárforgalmi nyomvonal 9 települést érint: Dunakeszi, Göd, Sződliget, Vác, Verőce, Kismaros, Nagymaros, Zebegény, Szob) A kérdőívet **hét település** küldte vissza, de nem volt mindegyik értékelhető. Többszöri szóbeli és írásos megkeresésre is csak részleges adatszolgáltatást kaptunk. Az önkormányzatok valószínűleg még nem értették meg ennek a jelentőségét. Így arra kényszerültünk, hogy azokat az adatokat, amelyek beszerezhetők voltak, azt pótoltuk. Az egyes önkormányzatok különböző reakciója egyedi szempontokkal magyarázható.

**VERŐCÉN:** A kerékpárút itteni külterületi rész-szakaszának átadására 1999 májusában került sor, így *értékelhető adatokat e vonatkozásban nem kaptunk*, viszont a későbbi elemzéshez kiindulóanyagként már felhasználhatók lesznek a most megadott részleges alap információk.

**SZŐDLIGET**: A kerékpárút messze elkerüli a közigazgatási területet, hiszen a Duna parton vezet. A kerékpárutat a szabadidős célú kerékpárosok veszik. *Így a polgármesteri hivatal információs lapja számunkra használható adatokat nem tartalmazott.*

**ZEBEGÉNY** A közigazgatási területen a teljes nyomvonalnak csak egy része épült ki és ez is 2000. júniusában került átadásra, *így értékelhető információkkal még ez az önkormányzat sem rendelkezik.*

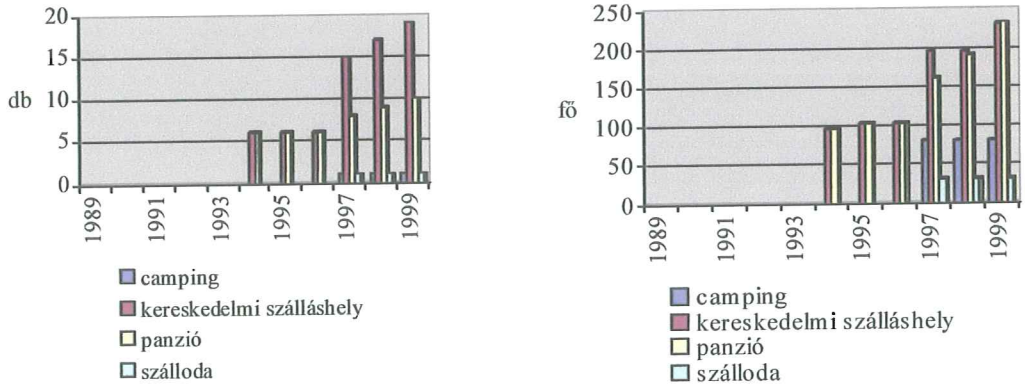
**KISMAROS**: A közigazgatási területén, a nyári gát kiszélesítésével már kerékpárút, de a nyomvonal a település központi részétől távolabb halad. A vállalkozásokra vonatkozó adatokat az önkormányzat nem adott.

4 db önkormányzat adott értékelhető adatokat, bár ezek sem voltak egységesek, mert nem adták meg a kért időszakra vonatkozó adatsort.

Vác – 1994 – 1999 évi adatokat szolgáltatott,
Nagymaros – 1997-1998-1999 évi adatokat adott,
Göd – 1998-1999 évi teljes adatsort adott,
Verőce – csak 1999 évi adatokat szolgáltatott

A mellékelt ábrát az önkormányzatoktól kapott adatokból állítottuk össze.

**Szálláshelyek alakulása 1989-1999 között darabszám és férőhely függvényében**




7. Ábra

Látható, hogy 1994-tő1997-ig lényegében nem volt változás, mind a szálláshelyek darabszáma, mind a férőhelyek száma lényegében változatlan.

1997-től figyelhető meg a vizsgált térségben a kereskedelmi szálláshelyek és panziók számának növekedése. (Az első kerékpárút 1996-ban épült.) Ezzel párhuzamosan természetesen az itt elhelyezhető férőhelyek száma is emelkedett. A kempingek és a kereskedelmi szálláshelyek esetében a férőhelyek számának emelkedése tapasztalható. A kereskedelmi sszálláshelyek száma megháromszorozódott, a panziók száma majdnem kétszeresére nőtt. **Nagyon valószínű, hogy a regionális kerékpárút 1996-ban megkezdődött építésése is közrejátszott az 1997-től tapasztalható növekedésbe. (7. ábra)**

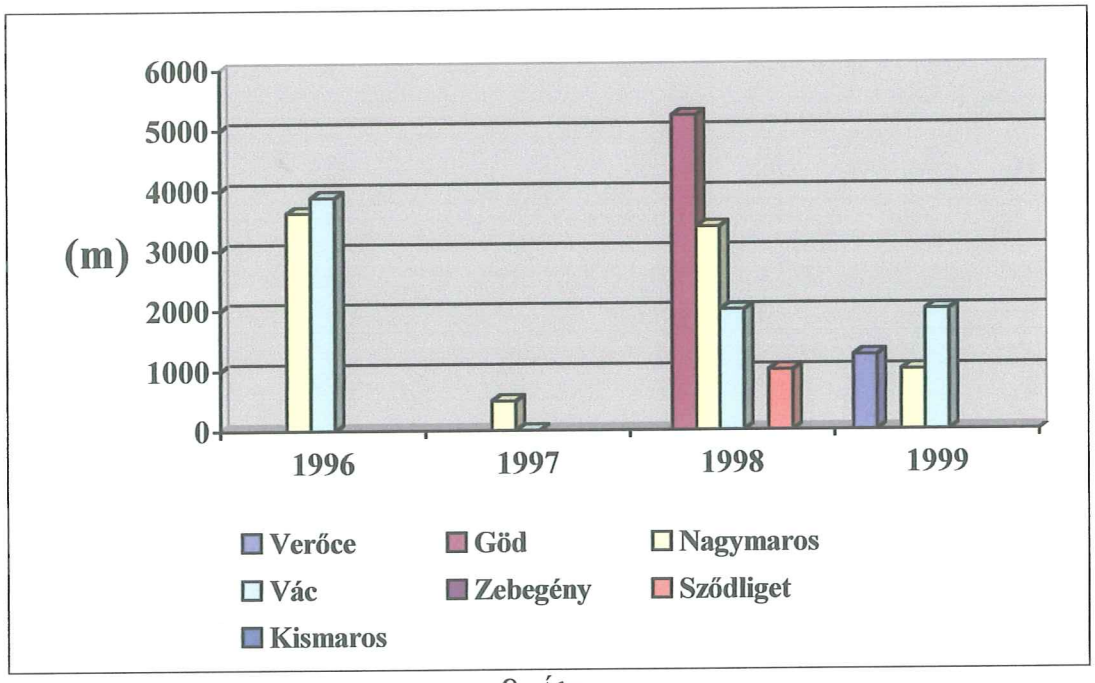
**VÁC:** A kerékpárút építés 1996-ban vette kezdetét, 1998-ban és 1999-ben tovább folytatódott. Összesen 10.246 m kerékpárút épült.

Ezzel párhuzamosan a szálláshely-értékesítés területén, 1997-ben új motelt nyílt meg. 1999-ben a meglévő panzió került bővítésre. Ezek összességében, a férőhelyeket tekintve 79 %-os emelkedést jelentenek.

**NAGYMAROS:** 1996-tól kezdve szívós folyamatossággal, évente építettek kerékpárutat, ami összesen már 8.490 m összefüggő kerékpárutat eredményezett. Ami a szálláshelyek számát illeti, 1997-től kezdve jelöli az önkormányzat. Ezt az értéket 100 %-nak véve, 1998-ra + 25 %-kal, 1999-re + 20 %-kal nőtt a városban a férőhelyek száma.

**GÖD:** Itt 1998-ban adták át a kerékpárutat (5.230 m), és még ebben az évben nyílt egy panzió, étterem, büfé és fagylaltozó.

## A kerékpárforgalmi létesítmények átadása és a megépült szakaszok hossza



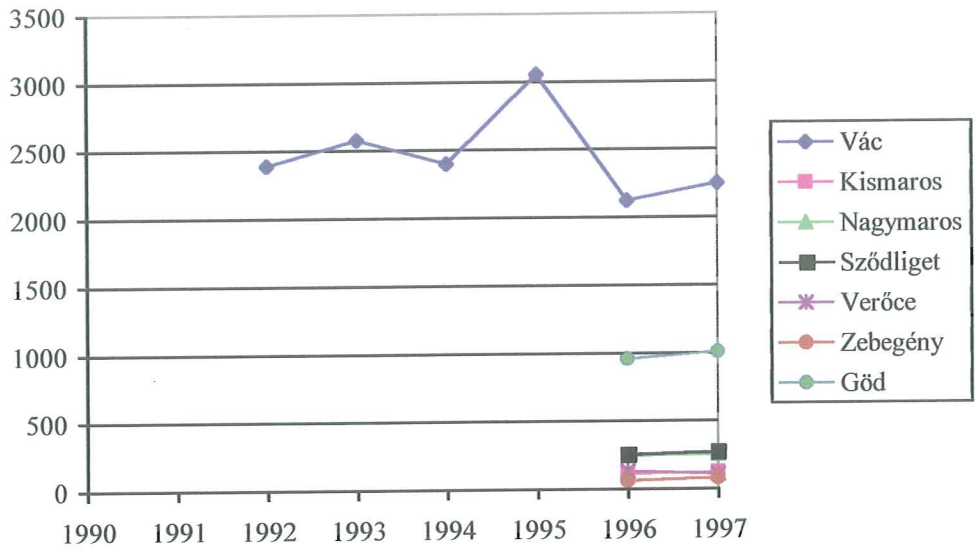

8. Ábra

Látható, hogy 1996-ban Nagymaroson és Vácott kezdődött el a kerékpárforgalmi hálózat kiépítése, majd 1998-ban jelentős, több mint 11 km hosszú nyomvonal épült a régióban

## A vállalkozások számának alakulása

*A vállalkozások számáról az önkormányzatok döntő többsége sajnos nem nyilatkozott, ezért a KSH adatait vettük alapul a 9. ábránk megszerkesztésekor. Forrás : Pest Megye Statisztikai évkönyve 1990-1997.*

A statisztikai adatgyűjtés 1992 előtt nem vizsgálta a vállalkozásokat, hiszen ezek működésének lehetősége csak 1990 után valósult meg. 1992-ben csak a városokban gyűjtöttek erre vonatkozó adatokat, a kisebb településeken nem. Ezért az adatok Vác esetében indulnak 1992-től, a többi esetben csak 1996-tól. Táblázatunkban a jogi személyiséggel nem rendelkező (kisvállalkozásokat) és az egyéni vállalkozásokat együtt jelenítettük meg.




9. Ábra

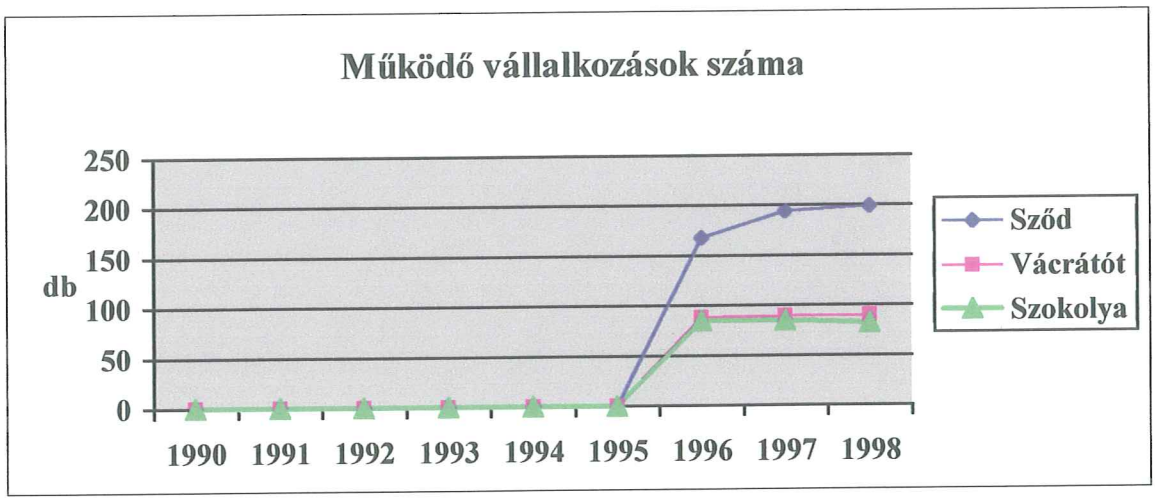
Az adatgyűjtés sajnálatos hiányosságai miatt jelen elemzésünkben következtetéseket nem tudunk levonni, frissebb KSH adatsorok még nem jelentek meg, de kiinduló adatként a jövőbeni elemzésekhez alkalmas lehet, ezért döntöttünk úgy, hogy rögzítjük ezeket az információkat is e dokumentációban.

**Vác városra vonatkozóan** ugyan 1992 óta rendelkezünk adatsorral, de magyarázatot nem találunk arra, hogy 1996-ra miért csökkent a vállalkozások száma 30 %-kal. Ezen belül 33 %-kal csökkent az egyéni vállalkozók száma, de csak 19 %-kal mérséklődött a jogi személyiséggel nem rendelkező vállalkozások száma. Valószínűsíthető, hogy a gazdasági szabályozó rendszerben történhetett olyan változás ebben az időszakban, ami a vállalkozási kedvet - különösen az egyéni vállalkozóknál- lecsökkentette.

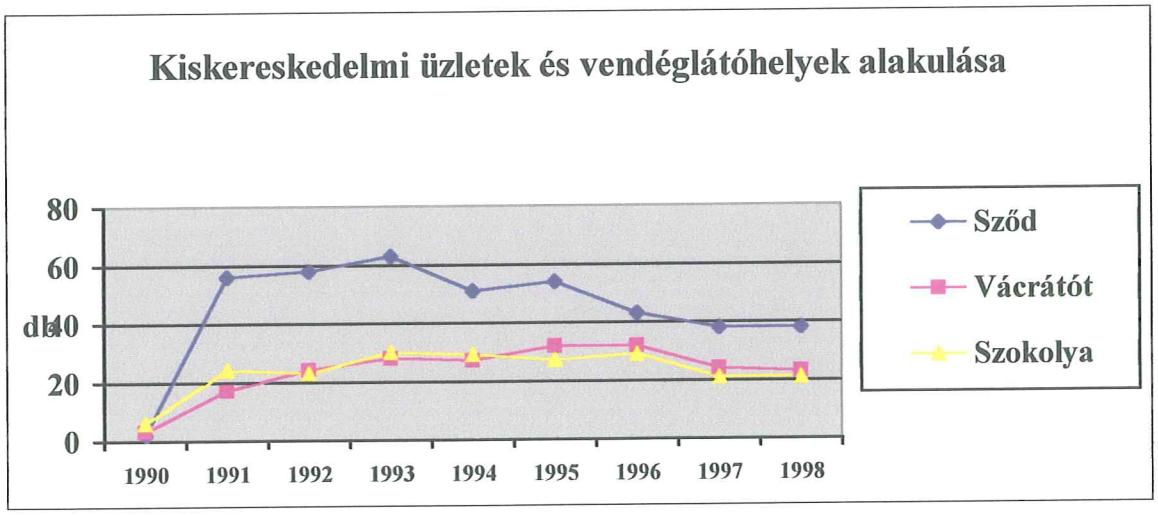
**Nagymaroson** a kerékpárút építést követő évben, 1997-ben, a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatba hozható vállalkozások száma 49 volt. Ez 1998-ra + 16 %-kal, 1999-re pedig + 19 %-kal növekedett.

# ÖSSZEHASONLÍTÁS A RÉGIÓ KÖZELÉBEN LÉVŐ TELEPÜLÉSEKKEL

Összehasonlításképpen e régióban is megvizsgáltunk 3 olyan e térségben lévő települést, amely a regionális kerékpárút nyomvonaltól messzebb található. Ezek: Sződ ( kb. 3900 fő), Vácrátót ( kb. 1600 fő), Szokolya ( kb. 1700 fő). A statisztikai adatgyűjtés ezekben a településekben is 1996-tól folyik. Sződön enyhe emelkedés tapasztalható, 18 %-os. Vácrátóton és Szokolyán kis mértékű csökkenés, illetve stagnálás tapasztalható.




10. Ábra




11. Ábra

A kereskedelmi üzletek és vendéglátóhelyek száma 1990-től kezdődően jelentősen megnőtt ezeken a településeken, de 1992 óta mindhárom településen csökkenő irányt vett.

## 5.1.3.) A RÉGIÓK JELLEGZETESSÉGEI

A Duna bal parti önkormányzatait két részre kell osztanunk, hogy a szemléletbeli különbségek kirajzolódjanak. Azokban a településekben, ahol előrelátó emberek küzdöttek a kerékpárút minden megépült kilométeréért, és álmaikat egyre inkább sikerül megvalósítani, ott azonosságok figyelhetők meg a már kb. 10 év óta üzemelő" Fertő-tavi kerékpárúttal.

**Jellemző azonosságok**

Mindkét régióban a kerékpárforgalmi nyomvonalak mind teljesebb kiépítettsége egyértelműen vonzza a szabadidős céllal közlekedő kerékpárosokat, ami együtt jár a vállalkozások fellendülésével, vagy elősegíti azok megmaradását, vagy fejlődését. Az összehasonlító adatok mutatják, hogy a kerékpárúttal nem érintett településeken a vállalkozások, kiskereskedelmi üzletek, vendéglátóhelyek beállnak egy szintre és stagnálnak.

**Jellemző eltérések**

A komplett kerékpárúttal rendelkező önkormányzatok (Fertő tó mellettiek) minden esetben azt nyilatkozták, hogy idegenforgalom növelő hatása volt a kerékpárútnak, és **az jelentős hatású volt**. A Duna bal parti régiójában csak éppen érzékelhető volt az idegenforgalomra tett hatás, a kerékpáros turizmus pozitív hatása még nem számottevő, bár azért a kerékpározás jelentősége nőtt.

Ez a konklúzió egybevág a nemzetközi tapasztalatokkal, vagyis, ha kerékpárút létesül, feltámasztja az addig lappangó igényeket, amelyek addig a biztonság hiánya miatt nem jöhettek elő.

# 5.2.) A VÁLLALKOZÓK VÉLEMÉNYE A REGIONÁLIS KERÉKPÁRUTAKRÓL

# BEVEZETÉS

E kutatási rész keretében mindkét régióban megvizsgáltuk a szabadidős célú kerékpározással kapcsolatba hozható vállalkozásokat. Ennek célja az volt, hogy föltárjuk a vállalkozások főbb jellemzőit, így a kerékpárforgalmi nyomvonaltól való távolságát, becsült árbevételének kerékpáros forgalomból származó részarányát, tevékenységi körét, nagyságát. **A vállalkozásokat a 3-3 kiválasztott településen keresték föl a kérdező biztosok. A kikérdezés 100 %-os volt, tehát minden olyan vállalkozást megkerestek az adott településen, amelynek tevékenysége a kerékpáros közlekedéssel összefüggésbe hozható volt.**

A kérdőív 10 kérdést tartalmazott. A kérdések egy része bizalmas jellegű pénzügyi információk megszerzésére vonatkozott. Félő volt, hogy a vállalkozók nem adnak majd választ, ezért a pénzügyi adatokra vonatkozó kérdések esetében nem abszolút értékeket kértünk, hanem arányokat. Ez helyes elgondolásnak bizonyult, mert a vállalkozók megadták a kívánt adatokat. Nagyon kedvezőnek tartjuk, hogy a két terület megkérdezett vállalkozóinak száma közel azonos volt, 44 és 38, a két régióban összesen 82 db. A vállalkozók első megkeresése 2000 februárjában történt. Mivel azonban a vállalkozások egy része idény jellegű, ezért azokat májusban keresték meg a kérdező biztosok, így a vizsgálat teljes körű volt.

## 5.2.1) A FERTŐ TAVI RÉGIÓ JELLEGZETESSÉGEI

A vállalkozásokat **Fertődön, Fertőhomokon és Hegykőn** vizsgáltuk meg. A kérdező biztosok **44 db** vállalkozást vontak a felmérésbe.

A Nyugat-Magyarországon lévő, a határ közelében lévő vidékre kifejezetten jellemző az idegenforgalomi jellegű kerékpáros forgalom. A külföldről érkező kerékpárosok döntő többsége Ausztriából érkezik. Ez érthető, hiszen Ausztriában már évek óta erőteljesen fejlődik a kerékpáros turizmus. Közismert, hogy kerékpáros forgalom idény jellegű. Ennek megfelelően tavasztól őszig tart az idény. A Fertő-tó körüli kerékpárforgalmi nyomvonal esetében a tó osztrák területre eső partszakaszán a kerékpáros közlekedésre már évek óta lehetőség volt. Több évi lemaradásunkat pótoltuk azzal, hogy a magyar oldalon is megvalósult a kerékpárforgalmi nyomvonal jelentős része és új határátkelő helyek is nyíltak Fertőmeggyesnél és Pomogynál. Mivel így a tó körül járhatóvá vált, így ma már komplett turisztikai értéket képvisel. Ez a megvalósult álom, már évek óta "üzemel", és hasznot hajt az ott élőknek, mint Ausztriában mind itthon. A Fertő-tó körüli területnek a kilencvenes évek elején unikális jellege volt, hiszen előtte teljesen elzárt terület volt. A vasfüggöny lebontása után élénk érdeklődéssel fordultak az osztrákok is e terület felé. A helyiek

ezt felismerve alakítottak sorsukon, ami már vizsgálatunk adataiban is kimutatható, illetve nyomon követhető. **Ez természetesen a régió egyedi sajátossága, így például a Tisza-tónál kialakított kerékpárforgalmi hálózat valószínűleg egészen más jellemzőket mutatna.**

**A régióban a megkérdezett vállalkozók a kerékpáros forgalom 89 %-ban a szabadidős jelleg domborították ki.**

### a.) A kutatásba vont vállalkozások TÁVOLSÁGA a kerékpárforgalmi nyomvonaltól

A vizsgálatba vont vállalkozások kiválasztásánál döntő volt a vállalkozás távolsága a kerékpárforgalmi nyomvonaltól, hiszen ez határozza meg azt, hogy a kerékpárúttal, illetve annak forgalmával kapcsolatba hozható-e, kölcsönhatásban lehetnek-e egymással. A másik szempont az volt, hogy a vállalkozás valamilyen formában kapcsolatba hozható-e a turisztikai célú kerékpáros forgalommal. A kérdésben 6 távolsági kategóriát jelöltünk meg:

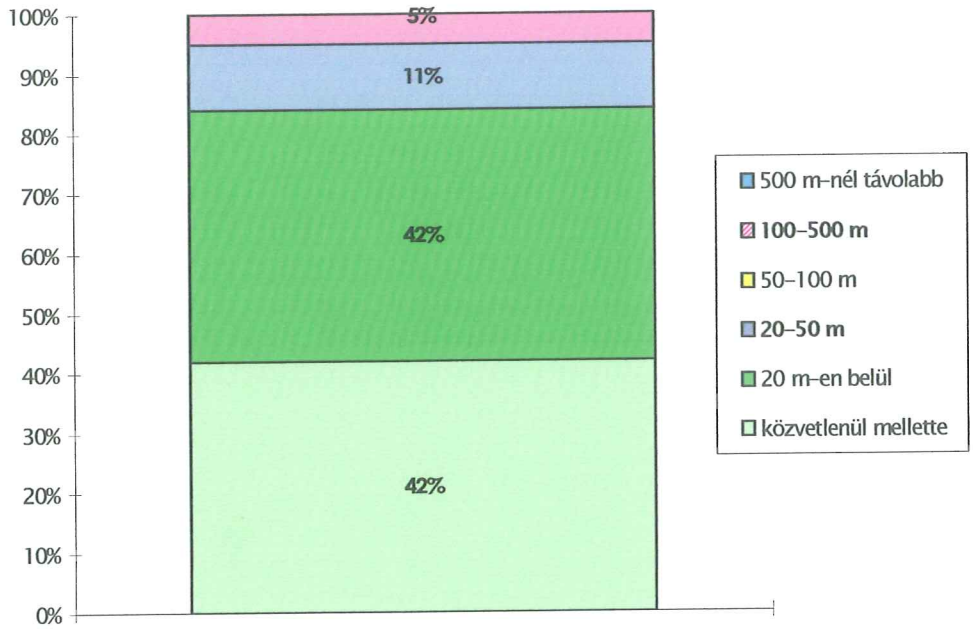
- közvetlenül a kp. út mellett lévő vállalkozás,
- a kp. út 20 m-es körzetében lévő,
- a kp. úttól 20-50 m távolságban lévő,
- a kp. úttól 50-100 m távolságra lévő,
- a kp. úttól 100-500 m távolságra lévő,
- a kp. úttól 500 m-nél távolabb lévő vállalkozás.

Az adatokat a mellékelt táblázatban foglaltuk össze.

| Távolság a kp. úttól | Vállalkozások száma | Megoszlása %-ban |
|---|---|---|
| közvetlenül mellette | 21 db | 48 |
| 20 m-en belül | 16 db | 36 |
| 20 - 50 m-re | 4 db | 9 |
| 50 - 100 m-re | - | - |
| 100-500 m-re | 3 db | 7 |
| 500 m-nél távolabb | - | - |
| **Összesen** | **44 db** | **100 %** |

Az előzetes várakozásunkat igazolják az adatok, mert a kerékpározással kapcsolatba hozható vállalkozások **84 %-a a kerékpárforgalmi nyomvonal közvetlen közelében található.**

**A vizsgálatba vont 44 vállalkozás 95 %-a a kerékpárforgalmi létesítmény 50 m-es körzetén belül található.** Tehát szolgáltatóként szinte rátelepültek a nyomvonalra, vagy a kerékpárforgalmi nyomvonal a vállalkozás melletti területen valósult meg. A 95 % -os arány azt bizonyítja, hogy a kerékpárutaknak jelentős gazdasági kihatása lehet.




12. Ábra

Képes megváltoztatni az ott élők kibontakozási lehetőségeit, **ami különösen a kis települések** esetében nagy jelentőségű. Mivel a jelenlegi vizsgálatba bevont vállalkozások alapvetően kisvállalkozások, vagy családi vállalkozások, ezek csak nyereséges működéssel tudnak funkcionálni, hiszen nem számíthatnak különféle támogatásokra, illetve „konszolidációra". Ha ezek üzemelnek, akkor teljesen nyilvánvaló, hogy ebből meg tudnak élni családok. Ez közvetve azt is jelenti, hogy **munkahelyteremtő képessége is van** a regionális kerékpárutaknak.

A kerékpárforgalmi nyomvonaltól távolodva egyre kevesebb vállalkozás hozható kapcsolatba a kerékpáros forgalommal. Ezek a vállalkozások olyan jellegűek, hogy nem véletlenszerűen keresik meg a kerékpárosok, mint például egy fagylaltozót, hanem célirányosan, mint például egy panziót.

A kerékpárforgalmi létesítmény és a vállalkozások valószínűsíthető kapcsolatát az alábbi kérdésre adott válaszok indokolják meg.

**b.) A kerékpárút megépítése után nőtt-e a kerékpáros forgalomból származó árbevétele, ha igen hány %-al**

Itt arra voltunk kíváncsiak, hogy a vállalkozók számára van-e tényleges hatása a megvalósult kerékpárforgalmi létesítménynek ?
A kérdésre adott válaszokat az alábbiakba foglaljuk össze.

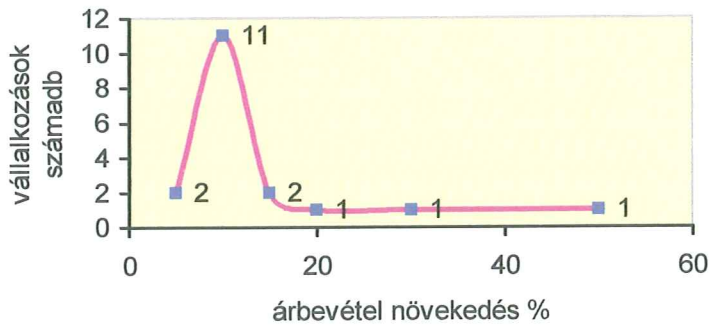
| | | |
|---|---|---|
| **IGEN, nőtt** | **18 db** | **41,0 %** |
| NEM nőtt | 13 db | 29,5 % |
| A kerékpárút megépülése után kezdett vállalkozásba | 13 db | 29,5 % |
| **ÖSSZESEN** | **44 db** | **100 %** |

**A vállalkozások 41 %-a érzékelte, hogy a kerékpáros forgalom jelenléte miatt nőtt az árbevétele.**

29,5 % azt válaszolta, hogy nem érzékelte ezt, vagy olyan kis mértékű volt, hogy nemmel válaszolt. Erre a kérdésre adott válaszok érdekessége, hogy a kérdőíven csak két válasz lehetőséget adtunk meg: nőtt, vagy nem az árbevétel. Ebben a régióban egy harmadik válaszadás is kialakult, azaz a **kerékpárút megépülése után kezdte el a vállalkozást** így erre a kérdésre nem tudott válaszolni.

Az is érdekes, hogy azok a vállalkozók, akik a kerékpáros forgalomból származó árbevétel növekedést jelölték meg (41 %), azok mekkora %-os növekedést jelöltek meg. Ezek megoszlását a mellékelt 13 ábra mutatja.

A vállalkozások árbevételének növekedése a kerékpárút megépülése után [%]




13. Ábra

**A kerékpárút megépítése utáni vállalkozói árbevétel növekedést jelző vállalkozók súlyozott átlaga 13,4 %-os növekedést mutat. Ha a növekedést nem jelző vállalkozókat is hozzávesszük, akkor 8,0 %-os a**

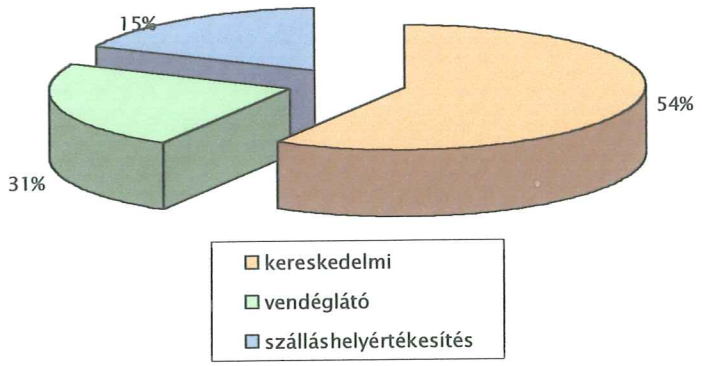
**súlyozott átlag.** Megemlítjük, hogy néhány vállalkozó kiugróan magas értéket jelzett. Ezek a vállalkozások kereskedelmi szálláshely értékesítéssel foglalkoznak, míg a súlyozott átlagok közelében lévő növekedést inkább kereskedelmi létesítmények mutatják.

**A Fertő tavi régióban megvalósult kerékpárforgalmi beruházások tehát egyértelműen kedvező hatással voltak a vállalkozások árbevételére. E szerint egy ismert, a nyugati országhatár közelében lévő régióban a vállalkozások kerékpáros forgalomból származó árbevétele kb. 10-11 %-al nő.**

**A vállalkozások *63 %-a érzékeli a pozitív hatást idényjelleggel*, és 34 %-a pedig egész évben !**

## c.) A kutatásba vont vállalkozások PROFILJA

A megvizsgált 44 db vállalkozás profilját tekintve 54 % kereskedelmi jellegű, 31 % vendéglátó egység, míg 15 % szálláshely-értékesítéssel foglalkozik.




14. Ábra

Tájékoztatásul, a KSH adatai alapján bemutatjuk a Fertő-tó körüli kerékpárforgalmi nyomvonal menti településen működő vendéglátóhelyek számának alakulását az elmúlt években.

| Év | Vendéglátóhelyek száma db | Előző év= 100 % | Növekedés 1990=100 % |
|---|---|---|---|
| 1990 | 16 | - | - |
| 1991 | 40 | 150 | 150 |
| 1992 | 47 | 18 | 194 |
| 1993 | 66 | 40 | 313 |
| 1994 | 62 | -6 | 288 |
| 1995 | 70 | 13 | 337 |
| 1996 | 75 | 7 | 369 |

**Az adatsor szerint 7 év alatt a Fertő tavi régióban 369 %-kal nőtt a vendéglátóhelyek száma, de ez nem tudható be teljes mértékben a kerékpáros forgalom növekedésének, hiszen a térségben más jellegű turizmus is jelen van.**

A kereskedelemmel foglalkozó cégeket a statisztikai adatfelvételnél nem vették számba, ezért erre vonatkozó összesített adattal nem rendelkezünk.

**A teljes képhez az is hozzátartozik, hogy a Fertő tó környéke nem csak a kerékpáros turizmus számára jelent vonzerőt.** A térségbe jelentős számban érkeznek személy gépkocsival, akik szintén igénybe veszik a vendéglátó helyeket. A nyugatról érkező látogatók gyakran érkeznek úgy, hogy magukkal hozzák a kerékpárt. A Fertő-tó környékén megjelenik a vadász turizmus is, ami szintén igényel szálláshelyet. Ugyanez mondható el az Ausztriából érkező egyéb speciális turizmusra is: pl.: nosztalgia vonatok, rendezvények, stb.

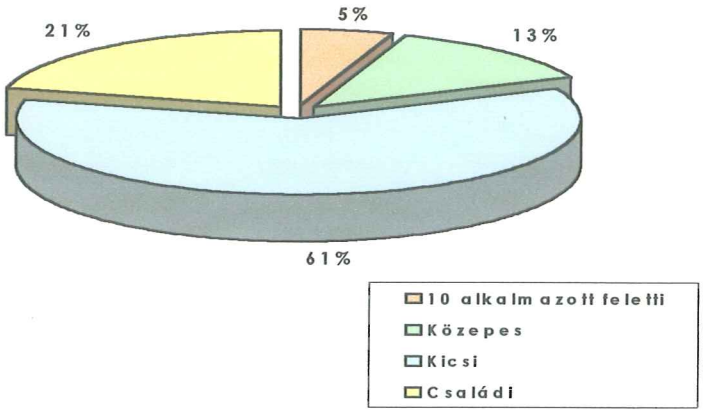
## d.) A kutatásba bevont vállalkozások NAGYSÁGA

E kérdéssel a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatba hozható vállalkozások nagyságára voltunk kíváncsiak. Előzetes várakozásunk az volt, hogy valószínűleg kis vállalkozások lesznek a jellemzők.

A vállalkozások nagyságát vizsgálva megállapítható, hogy **legnagyobb részarányt a kicsi, 1-3 főt foglalkoztató vállalkozások képviselik.** Ezt követi 21 %-os részesedéssel a családi vállalkozások köre. Az összes vállalkozás 13 %-a közepes méretű, ahol 3-10 főt foglalkoztatnak. Ebben a régióban már megtalálható a 10 alkalmazottnál többet foglalkoztató vállalkozás is, ez az összes vállalkozás 5 %-a.

Ebben a régióban is túlsúlyban vannak, 82 %-ot képviselnek a mikró gazdálkodó egységek, amik a családi vállalkozásokat és az 1-3 főt

foglalkoztató kis-vállalkozásokat jelentik.
Tájékoztatásul összesítve bemutatjuk a KHS vállalkozókra vonatkozó adatsorát a régió településein.




15. Ábra

**A vállalkozások száma a vizsgált településeken**
(jogi személyiség nélküli gazd. szervezetek + egyéni vállalkozók)

| Év | Vállalkozások száma | Növekedés %-ban előző év = 100 % |
|---|---|---|
| 1990 | - | - |
| 1991 | - | - |
| 1992 | 415 | - |
| 1993 | 506 | 22 |
| 1994 | 593 | 17 |
| 1995 | 606 | 2 |
| **1996** | **453** | **- 25** |
| 1997 | 641 | 42 |

Az 1990-1991-es adatok nincsenek, mert abban az időben a statisztika még nem vonta be felméréseibe a vállalkozói kört. Valószínűleg elenyésző lehetett, figyelemmel az akkori politikai, gazdasági helyzetre.

1992-től azonban folyamatos növekedés figyelhető meg a jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági egységek, és az egyéni vállalkozók esetében. Megpróbáltunk magyarázatot találni az 1996. évi 25 %-os nagymértékű visszaesésre. Az adatokból megállapítható, hogy a 453 db vállalkozásból 404 egyéni vállalkozó volt, tehát 89 %, és ennél a rétegnél tapasztalható a vizsgált időszakban 20-30 %-os csökkenés. Pontosabb ismeretek hiányában csak valószínűsíthetjük, hogy a gazdasági szabályozó rendszerben, vagy az adózási feltételekben kellett, hogy történjenek olyan irányú változások, amelyek az egyéni vállalkozókat

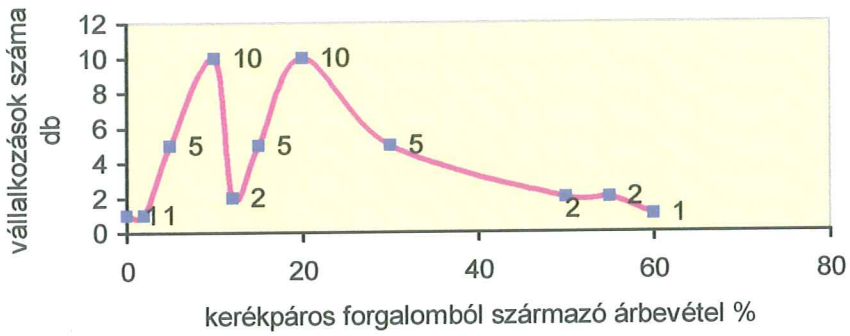
vizsgált relációban megfigyelhető. 1997-ben már a korábbiakat túlszárnyaló növekedés figyelhető meg.

**Összességében megállapítható, hogy a Fertő tavi régióban 1992 és 1998 között 54 %-kal emelkedett a vállalkozások száma.**

## e.) A kerékpárút gazdasági hatásai

Az **egyik legfontosabb kérdésünk** az volt, hogy a teljes árbevételének hány %-a származik a kerékpáros forgalomból. Ez, bizalmas kérdésnek számított és a vállalkozók becsülték a %-os arányt. Így nagyon kedvezőnek ítéljük, hogy mind a 44 vállalkozótól választ kaptunk erre a kérdésre. A válaszokat a mellékelt 16. ábra foglalja össze.

A vállakozók kerékpáros forgalomból származó árbevétele a teljes árbevételhez viszonyítva [%]




16. Ábra

**Az %-os érték vállalkozásonként nagy eltérést mutatnak. 2-60 % között változnak.**

**Látható, hogy 50-60 % körüli értékek is szerepelnek, amelyet 5 vállalkozó (11,4 %) jelzett.** Ez egy vállalkozás szempontjából nagyon jelentős, döntő nagyságrendet képvisel. **Tulajdonképpen ez az a vállalkozói réteg aminek a léte kimondottan a kerékpáros forgalomtól függ.** Ezek jellemzően közepes kategóriájú szálláshelyek és kereskedelmi létesítmények.

**A kerékpáros forgalomból származó árbevétel súlyozott átlaga 19,2 %, tehát jelentős nagyságrendű.**

A megkérdezett vállalkozók sokat tesznek vállalkozásuk reklámozásért is (szórólapok, reklám tábla, Internet, kábel TV, bel- és külföldi hirdetések, stb.). A megkérdezett vállalkozók 9 %-a kerékpár tárolót is kialakított.

**A vállalkozók 6,8 %-a gondot fordít a vállalkozása közelében lévő kerékpárútra és rendben tartja, rendszeresen tisztítja az őt érintő kerékpárút szakaszt.**

A válaszokból kitűnik, hogy érzik ezen tevékenységek fontosságát, hiszen életükre gazdaságilag is függ a regionális kerékpárforgalmi nyomvonalon megjelenő szabadidős célú kerékpáros forgalomtól.

## 5.2.2.) A DUNA BALPARTI RÉGIÓ JELLEGZETESSÉGEI

Kutatómunkánk második területét az előzővel azonos szempontok alapján összesen 38 db vállalkozást vizsgáltuk, illetve elemeztünk, a kikérdezés itt is teljes körű volt. A vállalkozásokat **Vác, Verőce és Nagymaros** településeken vizsgáltuk meg. A Duna parti regionális kerékpárforgalmi nyomvonal a Duna bal parti térségében fejlődött ki. A kiépítés 1996-ban kezdődött el, de még nem teljes kiépítettségű. Így azonban a valóban működő regionális kerékpárforgalmi nyomvonal jellegzetességei, előnyei, gazdaságösztönző hatása időben nagyon elnyújtottan, kevésbé észrevehetően jelentkeznek, vagy alig érzékelhetőek.

A régió nagyon sok természeti és kulturális adottsággal rendelkezik, amelyek egy része közismert. A Szentendrei-sziget és az Ipoly völgye, továbbá a Börzsöny közelsége is elősegíti majd, hogy előbb-utóbb közismert és jól működő kerékpárforgalmi nyomvonallá fejlődjön ez a térség.

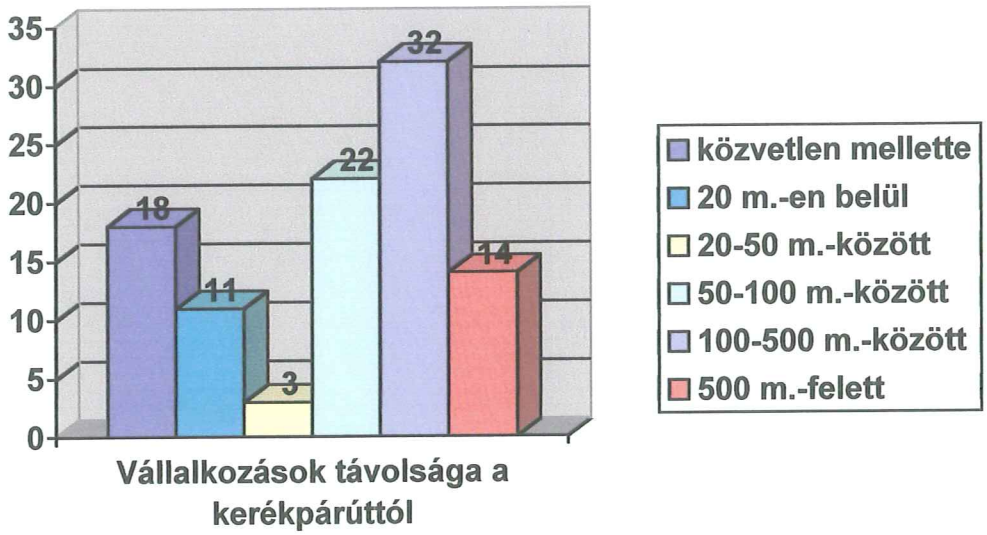
A kérdőívek összegezésekor megállapítható volt, hogy a válaszadók háromnegyede szerint **76 %-ban, a kerékpáros forgalom helyi jellegű,** és 15 %-ban turistának tekinthető, a hiányzó 9 % nem válaszolt, nyilván nem tudta meghatározni. A helyi forgalom túlsúlya véleményünk szerint az alábbi okra vezethető vissza:

- Mivel a vizsgált regionális kerékpárút még nincs 100 %-ban kiépítve, azaz nincs folyamatos összeköttetés a települések között, így a kerékpáros turizmus még nem számottevő. Ennek oka az, hogy a turisztikai célú kerékpározásnál - főleg a családi túrák és az iskolás csoportok esetében- **alapvető szempont a biztonságos közlekedés lehetőségének megléte**. Ha nem ítélik biztonságosnak a kerékpározást, akkor nem vállalják, mivel **túl nagy a baleseti kockázat**.

## a.) A kutatásba vont vállalkozások TÁVOLSÁGA a kerékpárforgalmi nyomvonaltól

Itt is hat távolsági kategóriát határoztunk meg, a Fertő-tavi régióhoz hasonlóan. Az adatokat a mellékelt táblázat tartalmazza.

| Távolság a kp. úttól ban | Vállalkozások száma | Megoszlása %-ban |
|---|---|---|
| közvetlenül mellette | 7 db | 18 |
| 20 m-en belül | 4 db | 11 |
| 20 - 50 m-re | 1db | 3 |
| 50 - 100 m-re | 8 db | 22 |
| 100-500 m-re | 12 db | 32 |
| 500 m-nél távolabb | 5 db | 14 |
| **Összesen** | **37 db** | **100 %** |




17. Ábra

A vállalkozások legnagyobb része, 54 %-a a kerékpárforgalmi nyomvonaltól **50-500 m-re található, míg a közvetlen közelében 18 %.** Ezek a vállalkozások a kerékpárút megépítését követően települt oda, hanem már a kerékpárforgalmi létesítmény megépítése előtt is üzemeltek. A kerékpárút közelében, 20 m-en belül, illetve 20-50 m-re a vállalkozások 32 %-a települt. Az 50-100-m-es távolságban üzemelő vállalkozások még mindig könnyen elérhetők a kerékpárosoknak, ezek működésére és létére még befolyással lehet a kerékpár-forgalom. Az első 2 kategória együttvéve együtt véve a vállalkozások 29 %-át teszik ki. A vizsgált cégek 14 %-a 500 m-nél távolabb található a kerékpárúttól. Ez már olyan távolság, mely miatt

nem tekinthetjük ezeket a kerékpárosokat közvetlenül kiszolgáló vállalkozásoknak. Kivételt képezhetnek a szálláshely értékesítéssel foglalkozó vállalkozások, mert ilyen céllal a kerékpáros még az 500 m megtételét is vállalja.

**Jelenleg még nem települtek vállalkozások közvetlenül a kerékpárforgalmi nyomvonal mellé, tehát ezek a vállalkozások valószínűleg nem a kerékpárút miatt működnek, hanem egyébként is működnek.**

**b.) A kerékpárút megépítése után nőtt-e a kerékpáros forgalomból származó árbevétele, ha igen hány %-al**

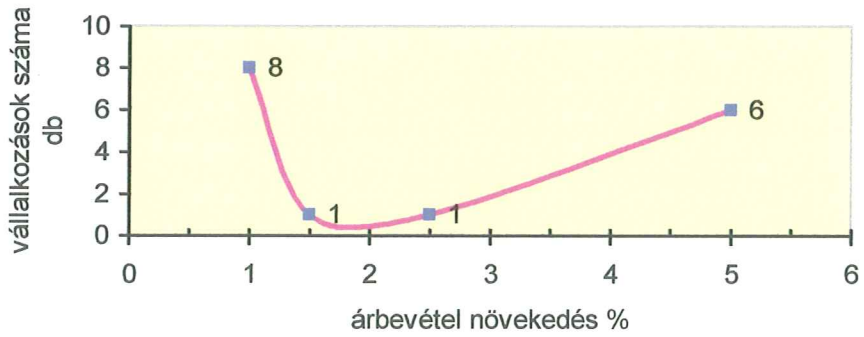
A kérdésre adott válaszokat az alábbiakba foglaljuk össze.

| | | |
|---|---|---|
| IGEN, nőtt | 16 db | 42,1 % |
| **NEM nőtt** | **20 db** | **52,6 %** |
| Nem adott választ | 2 db | 5,3 % |
| **ÖSSZESEN** | **38 db** | **100 %** |

**A vállalkozások 42.1 %-a érzékelte, hogy a kerékpáros forgalom jelenléte miatt nőtt az árbevétele. A vállalkozások több mint a fele viszont nem érzékelt árbevétel növekedést.**

A kerékpáros forgalomból származó árbevétel növekedést érzékelő vállalkozók (41 %), %-os nagyságát és megoszlását a mellékelt 18. ábra mutatja.

A vállalkozások árbevételének növekedése a kerékpárút megépülése után [%]



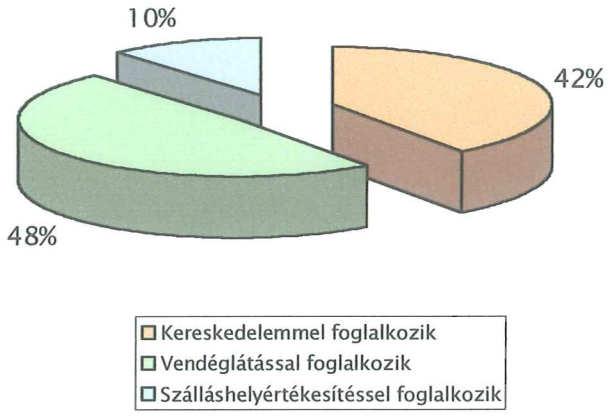

18. Ábra

**A kerékpárút megépítése utáni vállalkozói árbevétel növekedést jelző vállalkozók súlyozott átlaga 2,6 %-os növekedést jelez. Ha a**

**növekedést nem jelző vállalkozókat is hozzávesszük, akkor 1,1 %-os a súlyozott átlag.**

**A Duna parti régióban megvalósult kerékpárforgalmi beruházások tehát gyakorlatilag nincsenek, vagy csak alig érzékelhető hatással vannak vállalkozások árbevételére. E régióban lévő vállalkozások kerékpáros forgalomból származó árbevétel növekedése elenyésző.**

## c.) A kutatásba vont vállalkozások PROFILJA




19. Ábra

A megvizsgált 38 db vállalkozás profilját tekintve, **48 % vendéglátó egység,** kb. 42 % kereskedelmi jellegű, 10 % pedig szálláshely-értékesítéssel foglalkozik.

A vizsgált vállalkozások közel felét a vendéglátással foglalkozók teszik ki, ezért megnéztük a körzetben lévő összes vendéglátóhely számának évenkénti alakulását.

A Duna bal partján (az érintett 7 településen) működő **vendéglátóhelyek** száma:

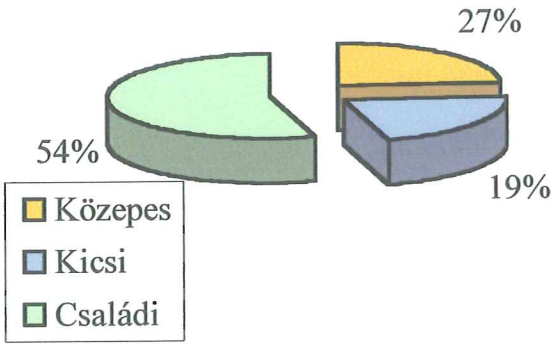
| **évek** | **db** | **növekedés mértéke** | |
|---|---|---|---|
| | | **az előző év = 100 %** | **1990=100%** |
| 1990 | 88 | - | - |
| 1991 | 335 | 281 | 281 |
| 1992 | 389 | 16 | 342 |
| 1993 | 400 | 3 | 354 |
| 1994 | 450 | 13 | 411 |
| 1995 | 490 | 9 | 457 |
| 1996 | 560 | 14 | 536 |

**Az adatsor szerint 7 év alatt a Duna bal parti régiójában 536 %-kal nőtt a vendéglátóhelyek száma, de ez nem a kerékpáros forgalom miatt következett be, hiszen a térségben más jellegű turizmus (pl. vízi) is jelen van.**

A vendéglátó helyek számában tehát rohamos növekedés tapasztalható. A rendelkezésünkre álló összesített adatok természetesen nem csak a kerékpárút közelében működő vendéglátóhelyeket tartalmazza, hanem az érintett területen lévő összest. A növekedés tendenciáját figyelve azonban biztosra vehető, hogy a kerékpárút megépítése, bővülése hozzájárulhatott ehhez a kimagasló adathoz.

## d.) A kutatásba vont vállalkozások NAGYSÁGA

Megvizsgálva a vállalkozások nagyságát megállapítható, hogy **54 %-ban** **családi vállalkozásról van szó.** 27 % közepes nagyságú, vagyis 3-10 főt foglalkoztató szolgáltató egységet jelent, 19 %-a pedig kicsi, 1-3 főt foglalkoztató vállalkozás. Bár a családi vállalkozások túlsúlyban vannak, de ha ehhez a számértékhez még hozzáadjuk a kicsi vállalkozásokat is, akkor megállapítható, hogy a kerékpárút közelében lévő vállalkozások **3/4-e (73 %) mikró gazdálkodó egység.**




20. Ábra

Ha a vizsgálatba vont 7 településen az összes jogi személyiség nélküli vállalkozást és egyéni vállalkozót együtt vizsgáljuk, akkor az alábbiak állapíthatók meg.

**1990**-ben olyan elenyésző lehetett az önálló vállalkozások köre, hogy ezt a kört még nem vonták be az évenkénti statisztikai kimutatásba (Forrás: KSH. "A települések fontosabb adatai és mutatói, megyénként, a népszámlálás alapján"). Az úgynevezett rendszerváltozást követően a "vállalkozások" még nem voltak jellemzőek. Lassan kaptak szárnyra ezek a kezdeményezések, figyelemmel a helyi viszonyokra, az önkormányzatok támogató, vagy fékező magatartására, az egyéb munkavállalási lehetőségekre.

**1991**-ben, **1992**-ben, **1993**-ban, **1994**-ben, ugyan ez volt a helyzet.

**1995**-ben csak a városokra terjesztették ki ezt a kategóriát, valószínűleg a kisebb településeken még mindig nem volt jellemző az önálló vállalkozásba kezdés. Így ebben a körzetben csak váci adatokkal rendelkezünk.

**1996**-tól már minden településre kiterjesztették ezt az információ-gyűjtést, ezért a vizsgált 7 település összevont adatai szerepelnek táblázatunkban.

**A vállalkozások száma a vizsgált településeken**
(jogi személyiség nélküli gazd. szervezetek + egyéni vállalkozók)

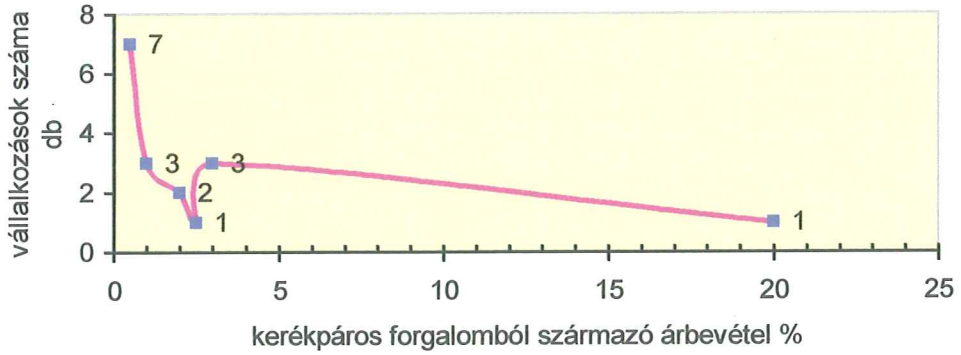
| Év | Vállalkozások száma | Növekedés %-ban előző év = 100 % | |
|---|---|---|---|
| 1990 | - | - | |
| 1991 | - | - | |
| **1992** | **2645** | - | |
| 1993 | 2872 | 9 | (csak Vác) |
| 1994 | 3267 | 14 | (csak Vác) |
| 1995 | 3426 | 5 | (csak Vác) |
| 1996 | 4456 | 30 | (összes) |
| **1997** | **5190** | **16** | **(összes)** |

Az évenkénti növekedés állandónak mondható, az 1993-1994-1995 évek váci adatai kiegyensúlyozott emelkedést jeleznek. Az 1996. évi kiugró 30 %-os növekedés torzított adat, mivel itt már Vácon kívül a régió 7 településére vonatkozó összevont adat szerepel. Az 1997. évi adat viszont már reális, a vállalkozások 16 %-os évi emelkedése nagyon jónak mondható.

## e.) A kerékpárút gazdasági hatásai

A 38 vállalkozó kerékpáros forgalomból származó árbevételének %-os eloszlását a mellékelt ábra foglalja össze.

A vállakozók kerékpáros forgalomból származó árbevétele a teljes árbevételhez viszonyítva [%]




21. Ábra

**Az %-os érték vállalkozásonként nem mutatnak nagy eltérést 0,5-20 % között változnak. A nagyobb értékek szálláshely értékesítéssel foglalkozó vállalkozások.**

**A kerékpáros forgalomból származó vállalkozói árbevétel súlyozott átlaga 1,2 %, tehát gyakorlatilag alig érzékelhető.**

Szinte valamennyi vállalkozó reklámozással, reklámtáblák kihelyezésével, kerékpártárolók elhelyezésével próbálja növelni a forgalmát.

Bizakodással várják a kerékpározható útvonal szakaszok "összeérését", és a turista-forgalom nagyarányú megindulását. Javaslatokat tettek a hegyi-kerékpározás lehetővé tételére ( pl. Szob felé , és egyéb irányokra is). **A vállalkozók 65 %-a tett valamit a vállalkozása közelében lévő kerékpárfogalom érdekében. Főleg kerékpár tárolókat és reklám táblákat helyeztek el.**

Válaszaikban jelezték, hogy a megépült regionális kerékpárutaknak mintha nem lenne "gazdája", így a fenntartásuk nem megnyugtató.

# 5.3.) A LAKOSSÁGI KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK VIZSGÁLATA

# BEVEZETÉS

Ez a témacsoport lényegében a két régió 3-3 kiválasztott településének modal splitjét és az ezzel összefüggésbe hozható adatok vizsgálatát célozta meg. Az adatgyűjtés 2000. év első negyedévében történt. A két régióra vonatkozó adatgyűjtés legfontosabb célja egy alap állapot rögzítése volt.

A teljes hosszúságban megépített, már jól működő állapotban ismételt vizsgálat végezhető majd el, így a két időben fölvett adat sor összevethető lesz. Ez várhatóan további érdekes összefüggésekre világít majd rá.

A kiválasztott településeken a megkérdezendő lakossági kör meghatározásakor **a szokásos statisztikai módszerek szerint dolgoztunk. A települések lakos számát alapul véve határoztuk meg a vizsgálatba vont személyek számát. Kisebb lélekszámú településeken 5-10 %, a nagyobb településeken 1-3 % volt a vizsgálatba bevont személyek köre.** *Ez megfelel a reprezentatív mintavétel követelményeinek.*

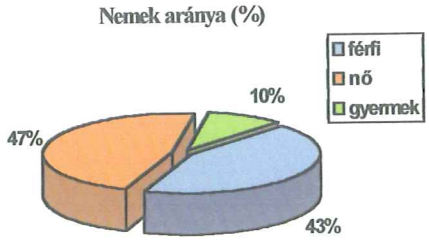
**Településenként az ott élők életkor eloszlása szerint történt a mintavétel.** A két régióban nagyságrendileg hasonló számú lakos közlekedési szokásait rögzítettük.

## 5.3.1.) A FERTŐ TAVI RÉGIÓ VIZSGÁLATA

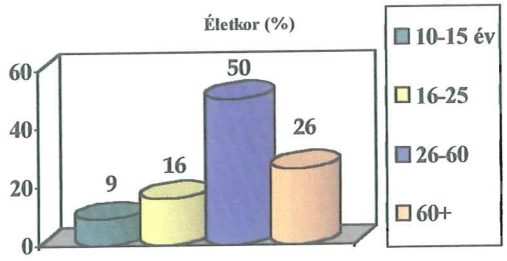
## I. KÉRDÉSCSOPORT

A Fertő-tó körüli kerékpárforgalmi nyomvonal eddig megépült szakaszán elhelyezkedő három kiválasztott település: **Fertőd, Fertőhomok és Hegykő** lakosainak közlekedési szokásait elemeztük. A három településen a következő megoszlásban kérdeztük ki a lakosságot.

| Település | Lakos szám | Megkérdezettek száma | Megkérdezettek %-a |
|---|---|---|---|
| Fertőd: | 3600 fő | 300 fő | 8,3 % |
| Fertőhomok: | 495 fő | 50 fő | 10,0 % |
| Hegykő: | 1278 fő | 65 fő | 5,0 % |




22. Ábra




23. Ábra

Felmérésünk azt az előzetes várakozásunkat támasztotta alá, hogy a közlekedési szokások elsősorban korosztályok szerint határozhatók meg, a nemek szerinti elkülönülésben szignifikáns eltérés nem tapasztalható. Vagyis a vizsgálat alapján azt mondhatjuk, hogy a **közlekedési szokásokat elsősorban az egyén életkora, élethelyzete és valószínűleg társadalmi státusza határozza meg.**

Tömegközlekedéssel és személygépkocsival leggyakrabban a dolgozók és a középfokú oktatási intézményben tanulók utaznak. A kerékpáros közlekedésről megállapítható, hogy elsősorban a gyermekkorúak és az idősebb korosztály használja a mindennapi forgalomban.

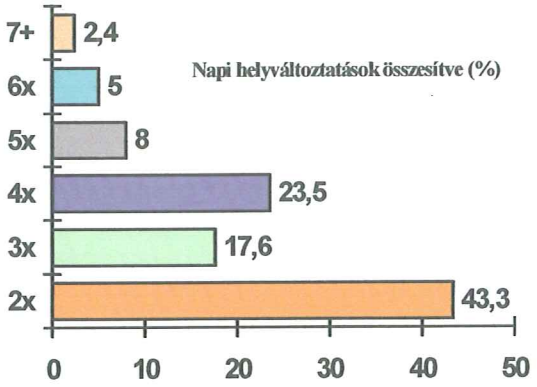
## A HELYVÁLTOZTATÁSOK GYAKORISÁGA

A vizsgálatba vont három település közül a legnagyobb lélekszámú Fertődön a legmagasabb a napi helyváltoztatások átlaga, 3,7-as értékkel a 16-25 év közötti korosztályban. (ld. 1. táblázat)

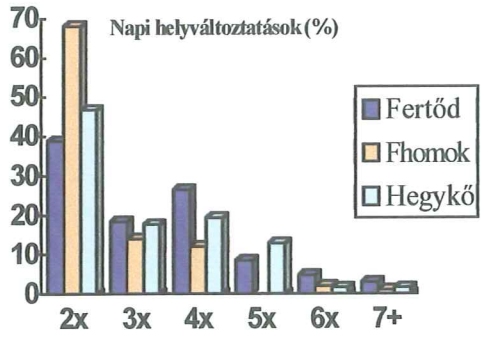
**1. táblázat: Ismétlődő napi helyváltoztatások átlaga**

| Korosztály | Fertőd | Fertőhomok | Hegykő | ÁTLAG |
|---|---|---|---|---|
| **10-15 év** | 3,3 | 2,7 | 2,7 | **2,9** |
| **16-25** | 3,7 | 2,3 | 3,2 | **3,0** |
| **26-60** | 3,6 | 3,0 | 3,4 | **3,3** |
| **60 felett** | 2,7 | 2,2 | 2,6 | **2,5** |
| **ÁTLAG** | **3,3** | **2,5** | **3,0** | **2,9** |

A kis lélekszámú Fertőhomokon és Hegykőn 2,5 és 3,0 a napi helyváltoztatások átlagos száma. Az adatok alapján megállapítható, hogy leggyakrabban utazik és a legnagyobb távolságot **a 26-60 év közötti korosztály teszi meg**, s őket a fiatalok a 16-25 év közötti korosztály követi. A települések közötti különbség a település nagyságának függvénye. A táblázat adatai alapján jól érzékelhető, hogy a dolgozó korosztály (26-60 év közöttiek) a legmozgékonyabbak, az átlag napi 3-at meghaladó helyváltoztatással. Nyugdíjas korban a napi helyváltoztatások száma csökken.



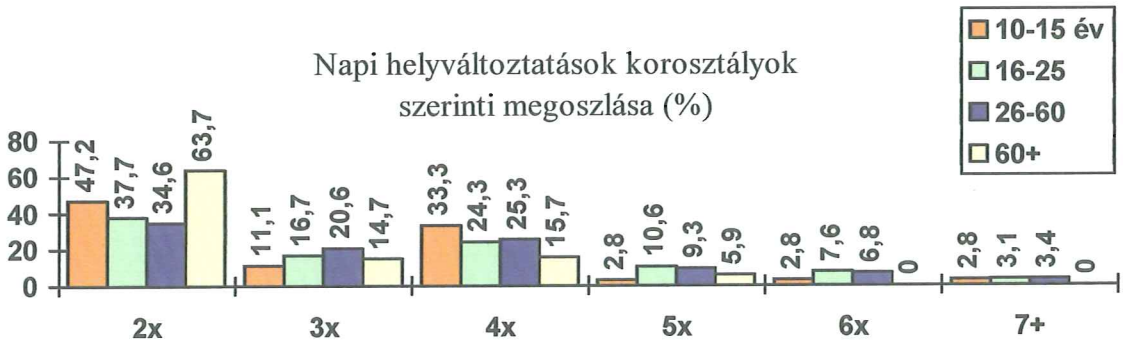

24. Ábra




25. Ábra

Jelmagyarázat: A 7+ jelölés a 7-szer, vagy annál többszöri helyváltoztatást jelöli.

A teljes lakosságra a **kétszeri helyváltoztatás** a jellemző a napi hivatásforgalomban, tendenciájában a települések szerint nem tapasztalható számottevő különbség. (ld. 24. és 25. ábra) Minél nagyobb egy település, annál mobilabbak az ott élők. **Kis települések esetében jellemzőbb a napi kétszeri helyváltoztatás.**

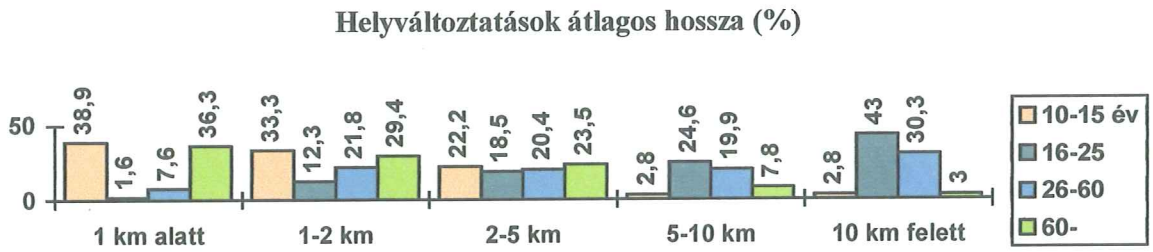



26. Ábra

Korosztályok szerint az feltételezhető, hogy a vizsgált lakosság nagy része, de főleg az idősebb korosztály egyszer megy el otthonról, ez alatt a távollét alatt igyekszik minden lakóhelyen kívüli teendőjét elvégezni, majd hazamegy (ld. 26. ábra). A napi kettőnél többszöri helyváltoztatás a fiatalabb korosztályra jellemző.

## A HELYVÁLTOZTATÁSOK HOSSZA

A 27. ábra bemutatja, hogy a fiatal és az idős korosztály kis távolságra közlekedik leginkább, míg nagyobb távolságra szinte alig utaznak. A közepes, 2-5 km távolság esetében nincs jellegzetes érték. Az 5-10, illetve a 10 km-nél nagyobb helyváltoztatások a 16-25 év és a 26-60 közötti korosztályokra jellemző.




27. Ábra

A legrövidebb távolságokat a 10-15 éves korosztály teszi meg. 72 %-ukra a 2 km-nél rövidebb helyváltoztatás jellemző, s 84 % leginkább kerékpárral és gyalog közlekedik. Az idősek szintén a településen belül közlekednek (mintegy 50 %), míg a dolgozók és a középiskolai tanulók személyautóval és tömegközlekedéssel nagyobb távolságokat tesznek meg (mintegy 75 %).

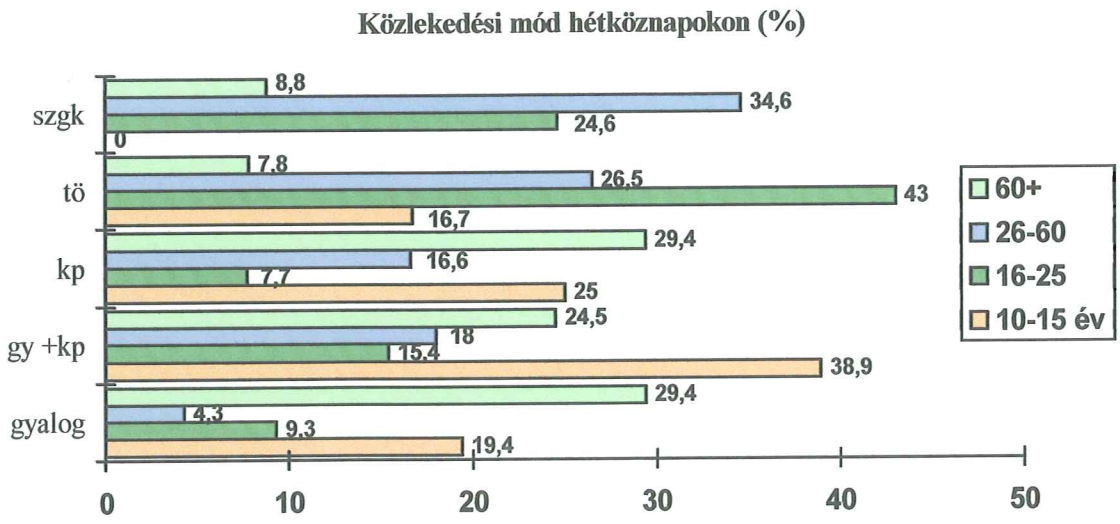
# KÖZLEKEDÉSI MÓDOK

A közlekedési módok vizsgálatakor 5 kategóriát különböztettünk meg. Úgy mint:

- személygépkocsival történő,
- tömegközlekedési eszközzel történő,
- kerékpáros,
- gyalog + kerékpáros kombináltan és
- gyalogos közlekedést.

Megkülönbözettük a hétköznapokra illetve a szabadidőre, és hétvégére vonatkozó válaszokat. A gyalog- és kerékpáros közlekedés megjelölés azt jelenti, hogy a házból kilépve egy rövid gyaloglás után kerékpárral közlekedik, majd a kerékpározás után ismét egy rövid gyaloglás következik. Az ilyen jellegű utazást mi kerékpáros közlekedésnek értelmezzük, sajnos azonban ezt nem sikerült pontosan megfogalmaznunk a kérdező biztosok számára, ezért ez egy kicsit félre vezető adatsort adott. Valójában a gyalog- és kerékpáros közlekedésre vonatkozó adatokat is kerékpáros közlekedésnek kellene értelmezni. Ez esetben pl. a 26-60 év közötti korosztály esetében 34,6 %-os kerékpáros részarány adódik, míg a 10-15 éves korosztályra 63,9 %, ami valószínűleg reális érték. A részleteket a 28. ábra mutatja be. **Ahol nem tüntettük föl külön a településeket, ott az ábrák a három település összesített adatait mutatják be.**

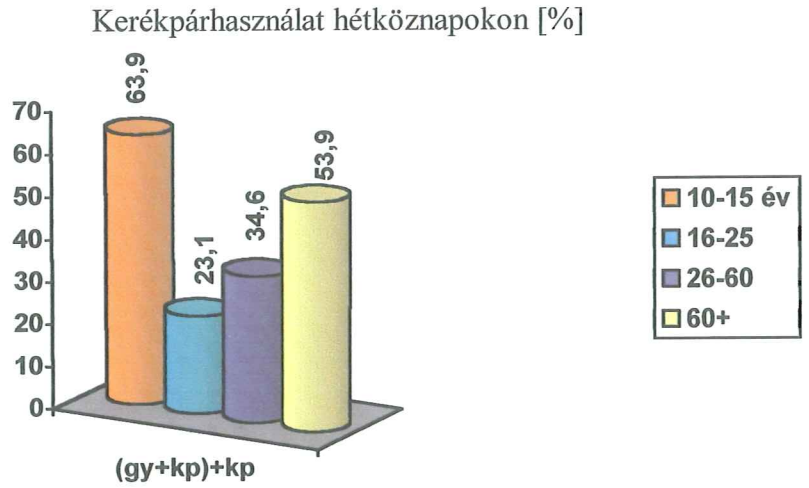
## A./ HÉTKÖZNAP




28. Ábra

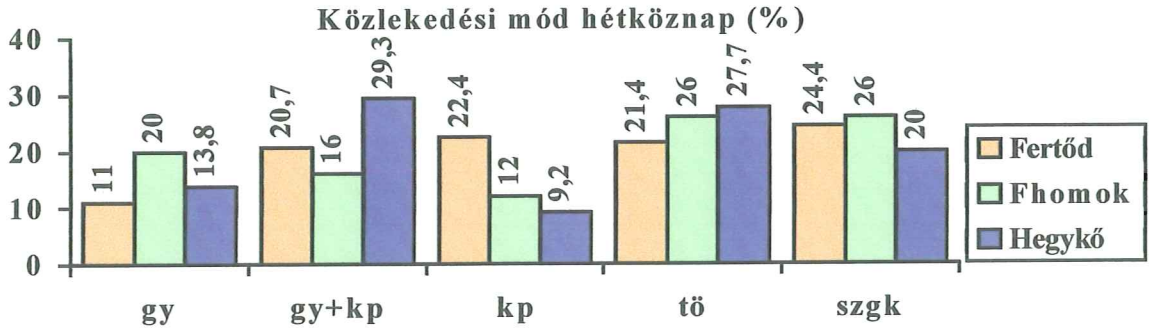
A középkorúak 34,6 %-a személygépkocsit, 43,0 %-a tömegközlekedési eszközt használ, ami abból is következik, hogy nagyobb távolságokat kell megtennie. Valószínűleg a közeli nagyobb településekbe (Sopron, Fertőszentmiklós) ingáznak, így a nagyobb hatótávolságú közlekedési eszközöket részesítik előnyben.

**A gyermekek és az idősek túlnyomó többsége ( 63,9 és 53.9 %-a) a gyalogos és kerékpáros, illetve a kerékpáros közlekedési módot választja. A három település adatainak hétköznapra vonatkozó átlagát a 29. ábra mutatja be.**




29. Ábra

A kerékpáros közlekedés valószínűsíthetően a településen belül közlekedő, viszonylag kis távolságokat megtevők mozgására jellemző. A települések közötti közlekedésben pedig a tömegközlekedés és a személygépkocsi használat kb. egyenlő arányban jelenik meg (ld. 30. ábra)

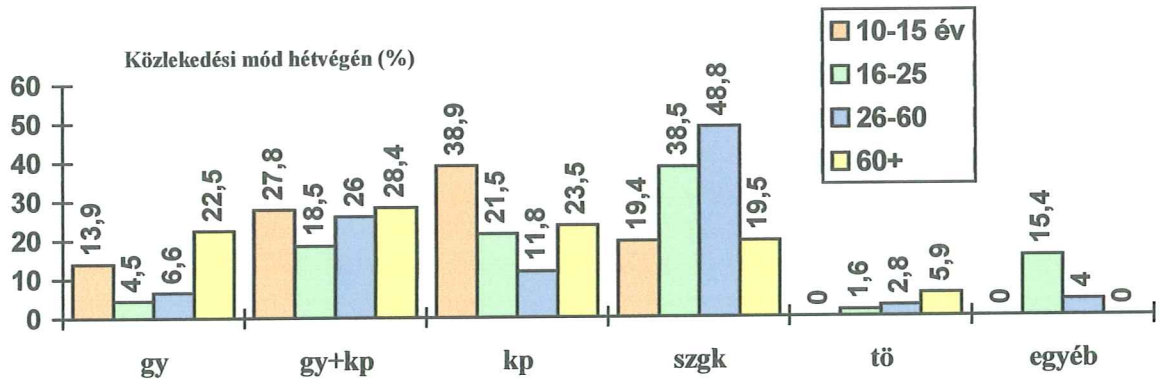



30. Ábra

A közlekedési mód megválasztását alapvetően meghatározza a munkahely, vagy iskola elhelyezkedése. Ha a településen belül van, akkor előnyben részesítik a kerékpárt és a gyaloglást, vagy ezek kombinációját. A kis lélekszámú Fertőhomokon, és Hegykőn valószínűleg kevés a munkahely, így többen kényszerülnek hosszabb utat megtenni, tömegközlekedéssel vagy személygépkocsival.

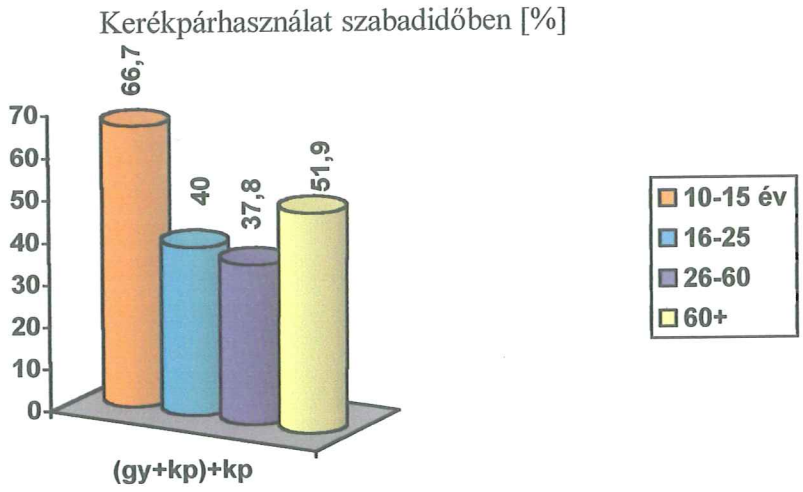
## B./ SZABADIDŐBEN

A 31. ábra szerint a szabadidőben való közlekedésnél leginkább a kötetlen mozgást lehetővé tevő módokat jelölték meg. A tömegközlekedés aránya csökken, majdnem elhanyagolható. A keresőképes korosztály számára a legvonzóbb a személygépkocsi használata. Míg hétköznap a megkérdezettek 23 %-a használ személygépkocsit, addig szabadidőben 37 %. Növekszik a kerékpározók köre is, kb. 10 %-kal. A két fiatal korosztálynál növekszik szabadidőben a kerékpárhasználat. A nyugdíjasok korosztálya, akik hétköznap 6 %-al nagyobb arányban használják a kerékpárt, szabadidőben vagy hét végeken inkább mellőzik. Ez visszavezethető a kerékpár-használatra. A nyugdíjasok ugyanis leginkább ügyintézésre használják kerékpárjukat, ami hétköznapra jellemző.




31. Ábra

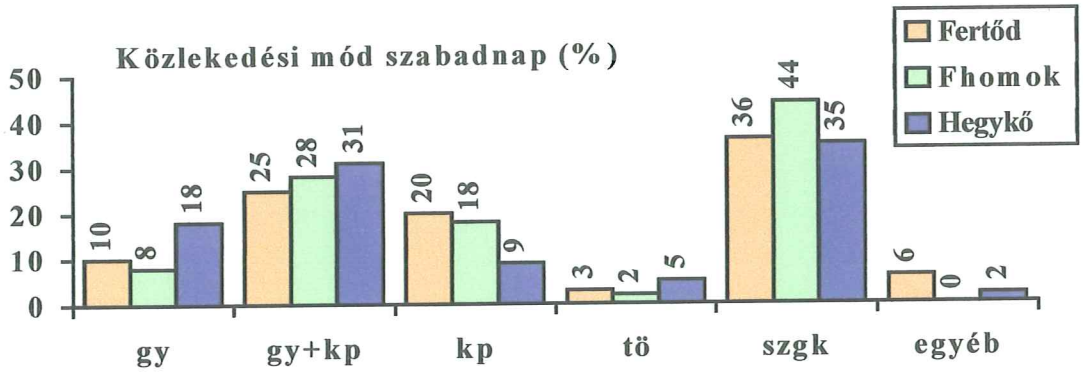
Közlekedési mód választás szabadnapon, korosztályonként.




32. Ábra

Ha szabadnapon vizsgáljuk a közlekedési mód választást, akkor megállapítható, hogy a hét végén a nyugdíjasokon kívül minden korosztálynál növekszik a kerékpár használat aránya. Nyilván az emberek nem kényszerülnek távolabb utazni a lakóhelyüktől, így inkább választják az egyszerűbb helyváltoztatási módokat, amelyek testedzésül és szórakozásul is szolgálnak.

A 33-as ábra a közlekedési mód választást mutatja szabadnapon, településenként. Valamennyi vizsgált településre legjellemzőbb kerékpár és a személygépkocsi használat.




33. Ábra

# A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK KOMBINÁLÁSA

A közlekedési módok kombinálására vonatkozó kérdésben egyrészt megadtuk a kombinálási lehetőségeket, másrészt választhattak, hogy milyen gyakorisággal használják ezeket ( naponta, hetente, havonta, vagy soha). Mivel az utolsó két kategóriára adott válaszok (havonta, vagy soha) nem voltak jellemzőek, és értékes információkat nem hordoztak, ezért táblázatunkban ezeket nem szerepeltettük. A válaszadók több kombinációt is megjelölhettek ugyanabban a kategóriában. *Fentiek következtében a táblázat értékei a 100 %-ot nem adják ki, hiszen egy nap alatt többféle közlekedési módot is kombinálhattak.*

**2. táblázat: Közlekedési módok kombinálása**

| *Korosztály* | kp+gy | | kp+tö | | kp+szgk | | gy+tö | | szgk+gy | | szgk+tö | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| % | napi | heti | napi | heti | napi | heti | napi | heti | napi | heti | napi | heti |
| 10-15 | 63,9 | 5,6 | 13,9 | 5,6 | 11,1 | 2,8 | 19,4 | 11,1 | 11,1 | 25 | 0 | 0 |
| 16-25 | 27,3 | 15,2 | 7,6 | 0 | 7,6 | 7,6 | 36,4 | 12,1 | 22,7 | 34,8 | 1,5 | 1,5 |
| 25-60 | 34,8 | 17,4 | 3,9 | 2,9 | 3,9 | 6,3 | 26 | 17,4 | 41,5 | 24,7 | 2,9 | 0 |
| 60+ | 67,7 | 5,2 | 4,2 | 7,3 | 9,4 | 6,3 | 9,4 | 32,3 | 9,4 | 19,8 | 0 | 0 |

A táblázat adataiból megállapíthatjuk, hogy a gyermekek 63,9 %-a naponta kombinálja a gyalogos és kerékpáros közlekedést. Az idősek körében szintén hasonló, 67,7 %-os az ilyen közlekedési mód alkalmazása. A dolgozók napi szinten elsősorban autóval és gyalog (41,5 %), vagy tömegközlekedéssel és gyalog járnak (26 %). A fiatalokra ugyanez jellemző, bár náluk erősebben jelen van a napi kerékpáros közlekedés (27,3 %).

Megállapítható azonban, hogy a keresők a munkába járás mellett naponta használják a kerékpárt is, hiszen a napi közlekedési módokra vonatkozó kérdésben 34,8 % arányban jelezték, s ez a korábbi adatokból egyértelműen nem következik. (ld. 2. táblázat)

# KERÉKPÁR HASZNÁLAT

A három településen a megkérdezettek 79 %-a közlekedik kerékpárral. (34. ábra) Mindazok akik használják a kerékpárutakat, kiemelik a biztonságos közlekedés előnyeit, hangsúlyozzák a kényelmet és a sportot. Ezzel szemben hiányolják a karbantartást, és hogy nem elég kiterjedt a hálózat.

34. Ábra

A kerékpározók életkor szerinti megoszlását az alábbi táblázat szemlélteti, a vizsgált települések összevont adatai alapján:

**3. táblázat A kerékpározók életkor szerinti megoszlása**

| Korcsoport | Kerékpárosok száma | Kerékpárosok megoszlása |
|---|---|---|
| 10-15 | 36 fő | 11 % |
| 16-25 | 53 fő | 17 % |
| 26-60 | 157 fő | 49 % |
| 60- | 75 fő | 23 % |
| összesen | **321 fő** | **100 %** |

Ebben a térségben az összes kerékpáros korosztályi megoszlását vizsgálva megállapítható, hogy a 26-60 éves korosztályból kerül ki a kerékpározók 49 %-a. A kerékpározók közel negyedét teszik ki a nyugdíjasok, a többi pedig a 10-25 éves korosztályból kerül ki.

# A KERÉKPÁROZÁS CÉLJA

A kerékpárhasználatra vonatkozó kérdésben a válaszadók rangsort állítottak fel aszerint, hogy mire használják leginkább ezt a közlekedési eszközt. E válaszokból korcsoportonként súlyozott átlagszámítással az alábbi információkhoz jutottunk.

**4. táblázat: A kerékpárhasználat korcsoportonkénti megoszlása**

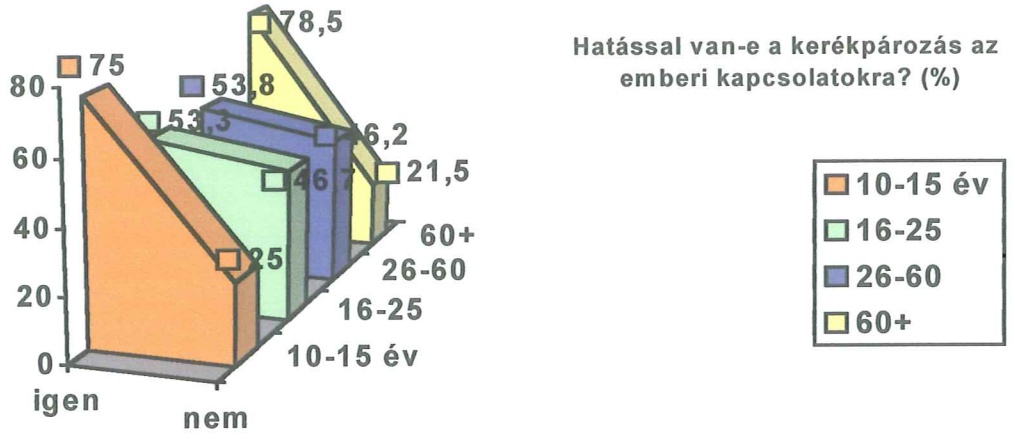
| korcsoport / kp. haszn.célja | 10-15 | 16-25 | 26-60 | 60- |
|---|---|---|---|---|
| sport | 24,5 % | *24,3 %* | 12,8 % | 3,2 % |
| ügyintézés | *23,3 %* | 25,5 % | 34,0 % | 51,8 % |
| hivatás forg. | 31,2 % | 17,8 % | *23,4 %* | *18,7 %* |
| turisztika | 16,5 % | 19,0 % | 21,6 % | 9,1 % |
| hobbi | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| egyéb | 4,5 % | 13,4 % | 8,2 % | 17,2 % |

A legidősebb korosztály több, mint fele használja kerékpárját ügyintézésre. Nem ilyen magas arányban, de szintén első helyen szerepel a két középső korosztály körében is a kerékpárral történő ügyintézés. A legfiatalabb korosztály negyede jár iskolába kerékpárral, 41 %-uk sportolásra és turisztikai céllal használja kerékpárját. Ugyan ilyen céllal kerékpározik az ifi korosztály 43, és a közép-korosztály 34 %-a. Érdekes, hogy ebben a térségben a nyugdíjasok mintegy 19 %-a még munkába jár így.

# A KERÉKPÁROZÁS HATÁSA AZ EMBERI KAPCSOLATOKRA

Ebben a témában feltett kérdésünkre a megkérdezettek **80,5 %-a válaszolt.** Mivel ezek szokatlan és bizalmas jellegű kérdések voltak, számítottunk bizonyos tartózkodásra.

**A kerékpár használók 64 %-a állította, hogy hatással van az emberi kapcsolataira a kerékpározás.** Ez korosztályonként úgy oszlik meg, hogy a legfiatalabb, és a legidősebb korcsoportnak, akik napi gyakorisággal kerékpároznak, kb. 75 %-a gondolja így, míg a keresőknek mindössze a fele ért ezzel egyet. **A válaszadók 87 %-a ezt a hatást pozitívan értékeli** (4 % negatív, 9 % számára közömbös).

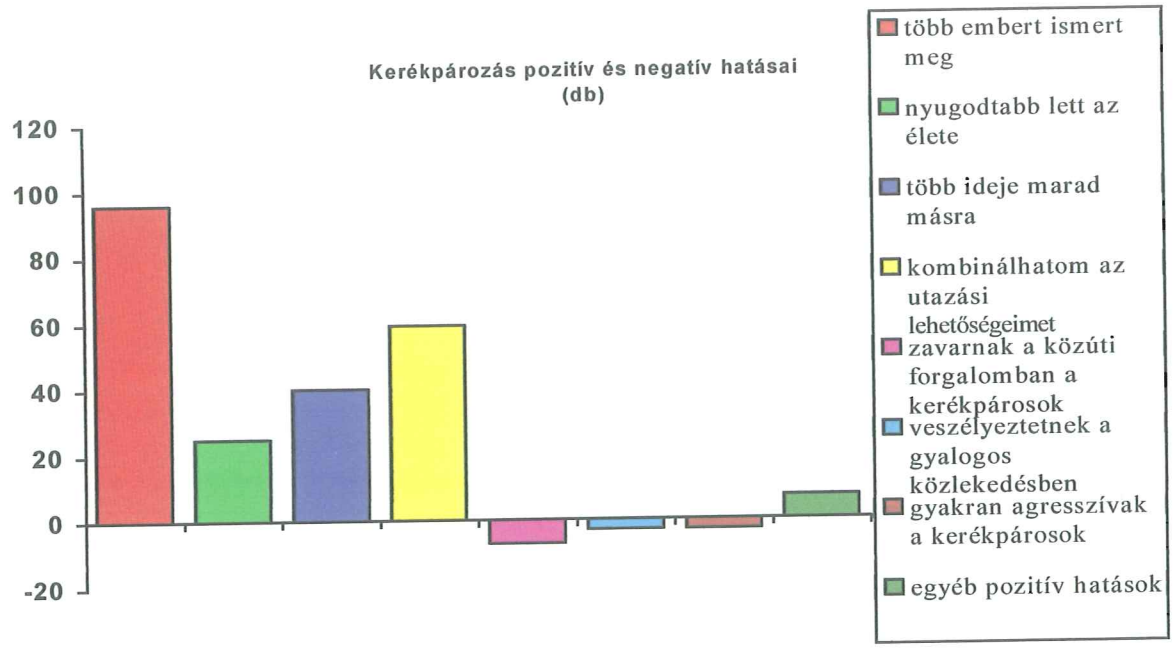



35. Ábra

36. Ábra

Véleményünk szerint azért érzi a két szélső korosztály jobban a kerékpározás és az emberi kapcsolatok javulásának összefonódását, mert ők a „ráérősebb" korosztályok. Nyitottabbak a másik ember irányában, így megállnak beszélgetni, stb. Még nem gyorsult fel az életritmusuk olyan abnormális szintre, mint az ifi és a dolgozó korosztályé, illetve jobban oda tudnak még figyelni másokra, és nem csak a saját dolgaikkal vannak elfoglalva.

E kérdéskör nem tartozik szorosan a közlekedési vizsgálatok tárgyköréhez de a kerékpáros közlekedés egyértelműen pozitív hatását mutatja. A tárgykör mélyrehatóbban szociológiai vizsgálatot igényelne. Mindemellett a kérdéskörben tájékozódási céllal néhány pozitív és negatív hatást körvonalaztunk.




37. Ábra

A 37. ábra mutatja be, hogy milyen hatásokat jelöltek meg a válaszadók. A kérdőívben 8 különféle választlehetőséget adtunk meg. Ebből az első 4 pozitív hatást jelölt, a következő 3 negatív hatást, és az utolsó volt az „egyéb„ kategória. Érdekes, hogy ha az egyéb rovatot jelölte meg a válaszadó, akkor minden esetben szintén valami pozitív hatást fogalmaztak meg az emberek. Ábránkban a negatív hatásokat mínusz előjellel láttuk el, így a grafikonon szemléletesen látszik az emberi kapcsolatokra gyakorolt pozitív hatások túlsúlya.

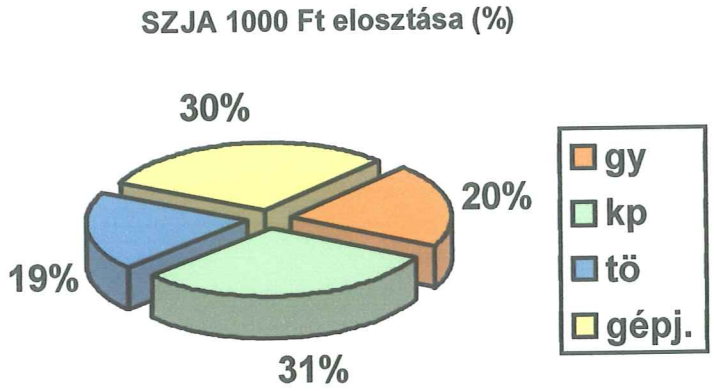
**Szinte az összes válaszadó pozitívként értékelte, hogy a kerékpározás során lehetőség van több ember megismerésére, és 2. helyen (mintegy 60 %) azt emelték ki, hogy lehetőség van a közlekedési eszközök kombinálására.**

# A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLESZTÉSÉNEK EGYÉNI ELKÉPZELÉSEI

A felmérésünk eddig ismertetett adatai szerint is megállapítható, hogy a meglévő kerékpárút szerves része lett a lakosok életének s igénylik további fejlesztését is. E témakörben arra voltunk kíváncsiak, hogy az emberek mennyire támogatnák a különböző közlekedési ágak fejlesztését.

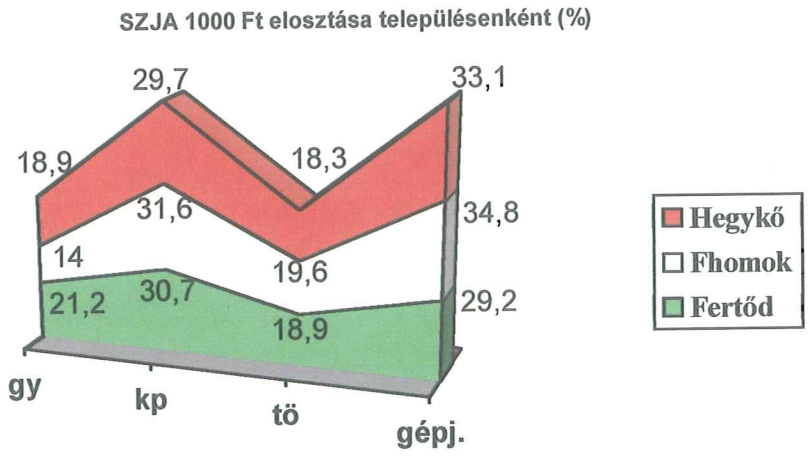
A kérdésünk arra vonatkozott, hogy ha a személyi jövedelem adóból 1000,- Ft-ot elkülönítetten célirányosan fordíthatna a különböző közlekedési ágak fejlesztésére, akkor azt milyen arányban osztaná föl.

A válaszadók 31 %-a a kerékpárút hálózat fejlesztését támogatná, de ezzel szinte megegyező arányban, 30 %-uk a gépjármű közlekedést fejlesztené (38. ábra).

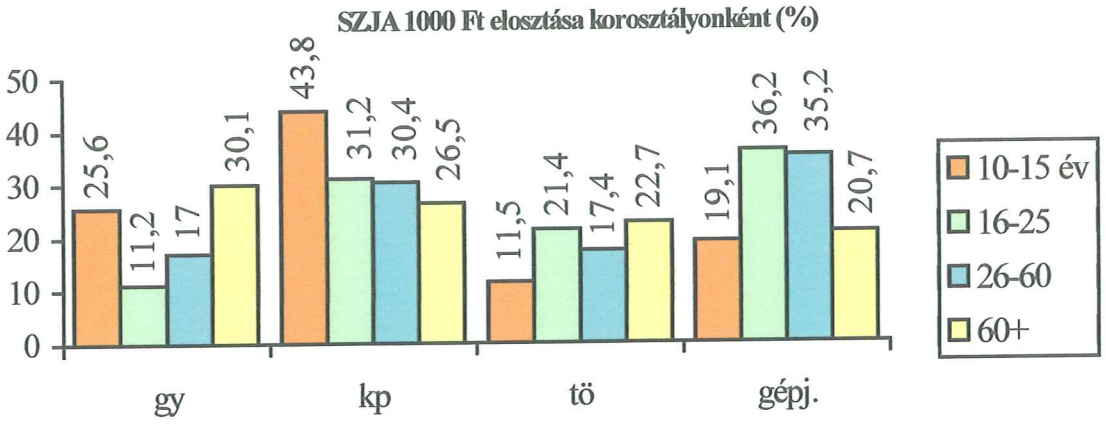



38. Ábra

A következő, 39. ábra azt szemlélteti, hogy **településenként** miként osztanák meg a közlekedési módok fejlesztésére fordított jövedelemadót. Kb. egyharmadnyi támogatottságot jelent ez a kerékpáros és egyharmadnyit a személygépkocsi közlekedés. A három vizsgált település közül a Fertődön, ha kicsivel is, (1,5 százalékponttal) a kerékpáros közlekedés fejlesztését nagyobb arányban támogatnák. Ez talán amiatt van, mert a nagyobb településeken inkább belső mozgások figyelhetők meg, amelyek kerékpárral jobban megoldhatók.



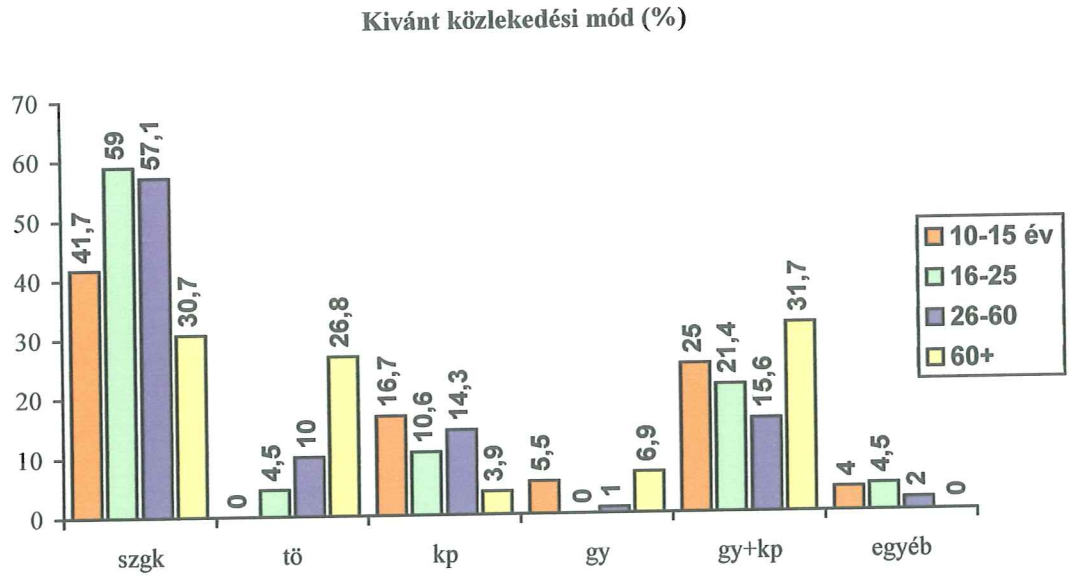

39. Ábra




40. Ábra

A 40. ábra szemlélteti a közlekedési eszközök fejlesztésének korcsoportonkénti támogatásának alakulását. **Megállapítható, hogy mindenki leginkább azokat a közlekedési formákat támogatná, amelyeket jelenleg egyébként is használ.**

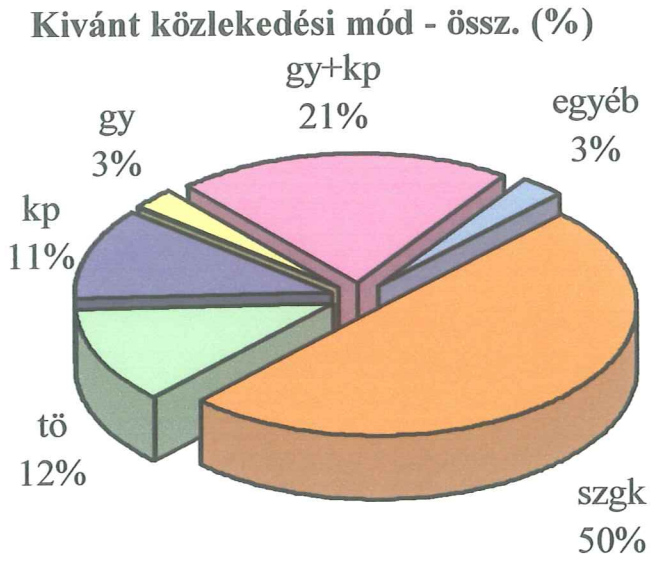
A következő kérdésünk arra vonatkozott, hogy ha a legfontosabb feltételek teljesülnének egy adott közlekedési móddal szemben, akkor milyen közlekedési módot választana ? A válaszok földolgozását a 41. ábra tartalmazza.




41. Ábra

**Valamennyi korosztály egyöntetűen a személygépkocsi közlekedést választotta, még a legfiatalabb korosztály is.** A gyalogos közlekedést szinte senki sem jelölte meg.

Figyelemre méltó, hogy minden korosztály sokkal nagyobb mértékben választaná a kerékpár és a gyalog+kerékpár közlekedést, mint a tömegközlekedést, ami a kombinált utazási módok fejlesztésének fontosságára hívja föl a figyelmet.



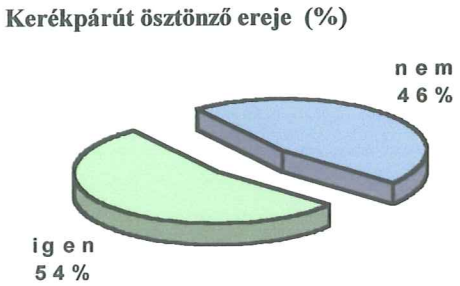

42. Ábra

A 42 ábra az előző, korosztályok szerinti adatokat összesítve mutatja be. Érdekességként megállapítható, hogy a megkérdezettek fele a személygépkocsit választaná. A kerékpár illetve a gyalog+kerékpár közlekedést százalékait összeadva 33 % adódik, ami figyelemre méltó. Kevesen jelölték meg a tömegközlekedést.

## A MEGLÉVŐ KERÉKPÁRUTAK MEGÍTÉLÉSE

Kérdésünk az volt, hogy kerékpározásra ösztönzi-e a megépült kerékpárút ?

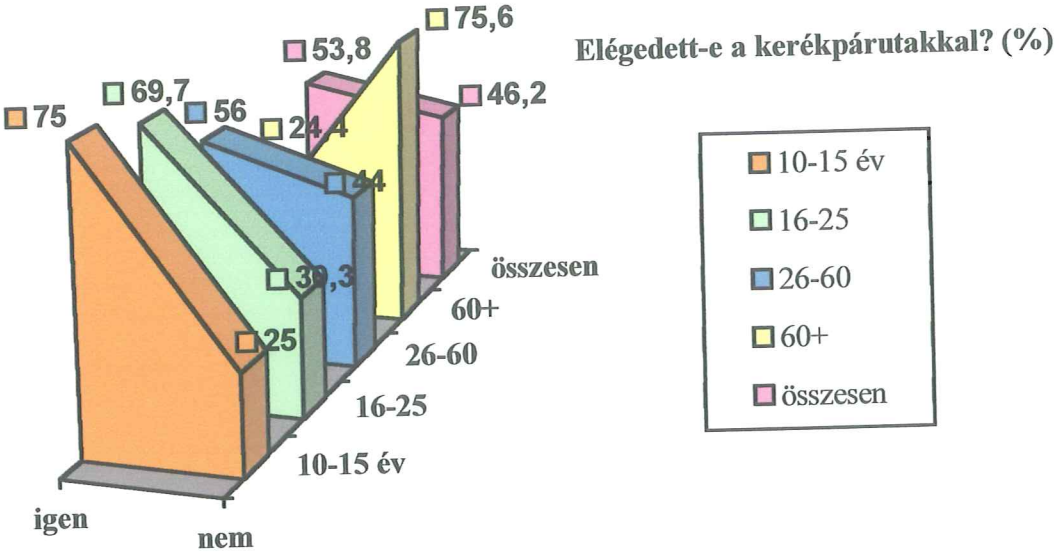
A 43. ábra szerint a megkérdezettek 54 %-át ösztönzi a kerékpározásra az a tény, hogy kerékpárúton teheti ezt.




43. Ábra

# A KERÉKPÁRUTAK MŰSZAKI MEGÍTÉLÉSE

A kérdés arra vonatkozott, hogy a válaszadó összességében elégedett-e a megépült kerékpárutak műszaki kialakításával? A 44. ábra a korosztályok szerinti, illetve az ezekből képzett átlagot mutatja be.




44. Ábra

**A válaszadók átlagosan 54 %-ban elégedettek a kerékpárutak műszaki színvonalával, míg 46 % nem tartja megfelelőnek.**

A két fiatal korosztály, döntő többségben (75-70 %) jónak ítélik a meglévő kerékpárutak műszaki kialakítását. A dolgozó korosztály az átlagos véleményt osztja, de ők kerékpároznak a legkevesebbet. A nyugdíjasoknak viszont csak 24,4 %-a elégedett a megépített kerékpárutak műszaki állapotával.

Látható, hogy az életkor előre haladtával egyre kevésbé elégedettek a kerékpárutak kialakításával. Hogy ez mit takar, arra nem ismerjük a pontos választ.

*Feltételezésük az*, hogy alapvetően nem a kerékpárutak műszaki jellemzőivel van probléma. Valamennyi település esetében igaz az, hogy a kerékpárút átszeli a települést, belső hálózat nincs. Mivel az idősebb korosztály sérülékenyebb, ezért valószínűleg védett, biztonságos kerékpárutakon szeretnének közlekedni a települések teljes területén is, nem csak egyetlen útvonalon. További problémát jelenthet, hogy **a falusi lakosság illetve a kerékpáros turista haladási sebessége jelentősen eltérő.** A helyi lakosok általában kényelmesen, kisebb sebességgel haladnak, míg a szabadidős kerékpáros sebessége nagyobb, hiszen nagyobb távolságot tesznek meg. **Az eltérő sebességből adódó közlekedési**

**helyzeteket az idősebb korosztály a kerékpárút problémájának érzékeli, mert mellettük viszonylag gyorsan haladnak el a túra kerékpárosok.**

Azok, **akik elégedetlenek** a meglévő utak állapotával, az alábbiakat sorolták fel:

- nincsenek karbantartva sem télen, sem nyáron,
- keskenyek, s gyakran repedezettek az utak,
- a megfelelő kitáblázás hiánya akadályozza a folyamatos közlekedést,
- zavarja a kerékpározást a sok gyalogos.

**A legtöbb probléma láthatóan a fenntartási munkák elmaradásából adódott.**

## II. KÉRDÉSCSOPORT

Ez a kérdés csoportot, amely három kérdést tartalmazott, alapvetően a személygépkocsi közlekedésre vonatkozott. E kérdéseket azért tettük föl, hogy ha a későbbi időpontban megismétlődik a vizsgálat, akkor az ezzel kapcsolatos változás látható legyen.

Az első kérdés az volt, hogy megítélése szerint az elmúlt években hogyan alakult a személygépkocsi forgalom illetve a kerékpáros forgalom nagysága. A válaszok eloszlását a 5. táblázat tartalmazza.

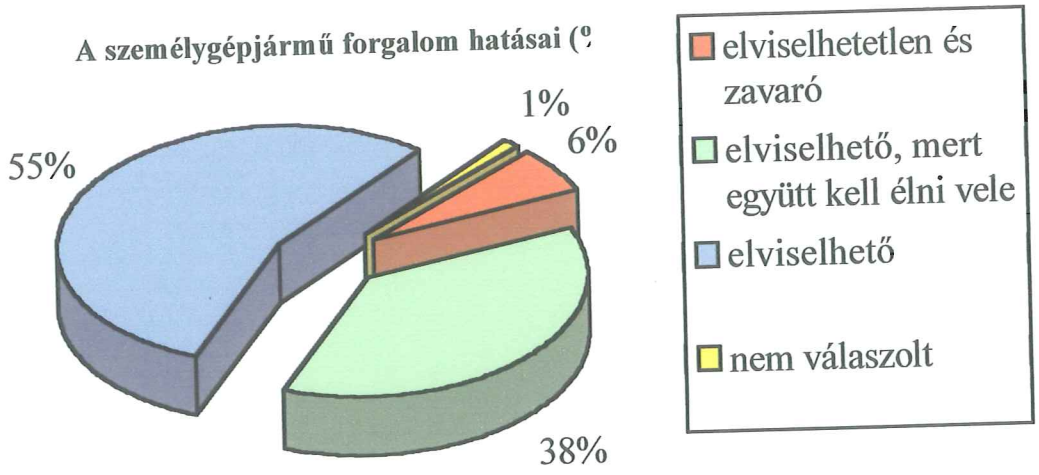
**5. táblázat: A forgalom nagyságának megítélése**

| | NŐTT | NEM VÁLTOZOTT | CSÖKKENT |
|---|---|---|---|
| SZEMÉLYGÉPKOCSI FORGALOM NAGYSÁGA | 74,8 % | 25,2 % | 0 |
| KERÉKPÁROS FORGALOM NAGYSÁGA | 77,7 % | 20,8 % | 1,5 % |

**A kérdésre adott válaszokból megállapítható, hogy a többség mind a személygépkocsi forgalom, mind a kerékpáros forgalom növekedését érzékelte.**

# SZEMÉLYGÉPKOCSI FORGALOM HATÁSAINAK MEGÍTÉLÉSE

A három település összesített adatait a 45 ábra mutatja be.

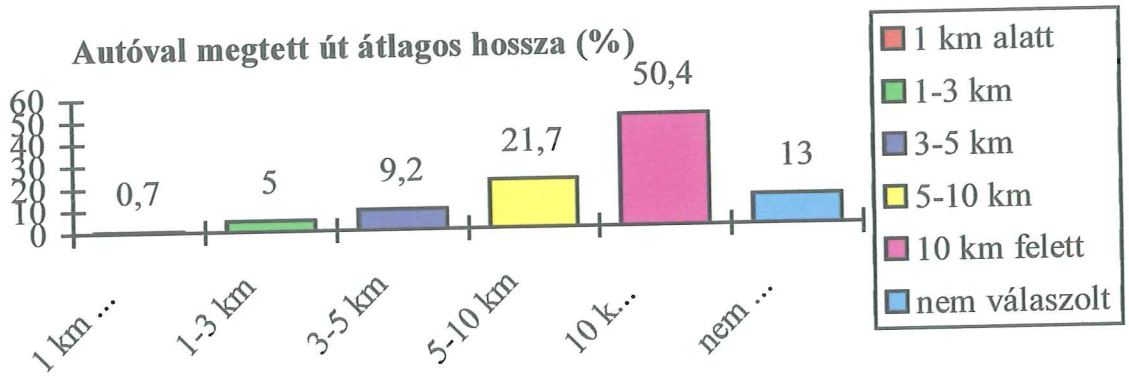



45. ábra

Az emberek döntő, 96 %-os arányú többsége számára elviselhető a személygépjármű forgalom hatása, jelentős részük beletörődik a forgalom hatásainak elviselésébe és csak igen kis 6 %-os részarány számára jelent elviselhetetlen hatást.

# A SZEMÉLYGÉPKOCSIVAL MEGTETT ÚTHOSSZ

A kérdés úgy szólt, hogy milyen hosszú utat tesz meg átlagosan, ha személygépkocsival közlekedik. A válaszokat a 46. ábra mutatja be.




46. Ábra

Az eddigi más irányú kutatások már bemutatták, hogy a jellemző kerékpározási távolság un. hivatás forgalom esetén 5 km alatti. **A személygépkocsival történő utazások 5,7 %-a csak 1-5 km közti távolságú.** A kedvezően és kellő sűrűséggel kialakított kerékpáros infrastruktúra fejlesztése valószínűleg ebből a csoportból hívhatna el közlekedőket, **várhatóan kb. 1 %-os arányban**. Tehát a kerékpáros közlekedés fejlesztése valójában nem csökkenti a gépjármű forgalmat, hanem kiegészítő szerepet képvisel.

## 5.3.2.) DUNA BALPARTI RÉGIÓ

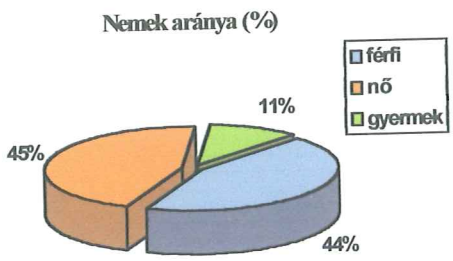
## I. KÉRDÉSCSOPORT

Ezen vizsgálati rész tárgya a Duna bal parti regionális kerékpárút eddig megépült szakaszain elhelyezkedő három kiválasztott település: **Vác, Nagymaros és Verőce** lakossági közlekedési szokásainak elemzése volt. A felmérés jellege és módszer a Fertő tavi településeknél alkalmazott volt. A három településen a következő megoszlásban kérdeztük a lakosságot:

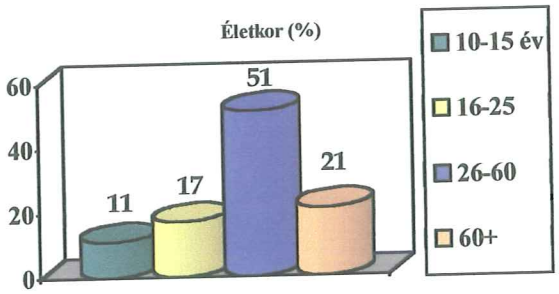
**6. táblázat:**

| Település | Lakos szám | Megkérdezettek száma | Megkérdezettek %-a |
|---|---|---|---|
| Verőce | 2.800 fő | 85 fő | 3 % |
| Nagymaros | 4.500 fő | 132 fő | 3 % |
| Vác | 35.100 fő | 352 fő | 1 % |

A települések korosztályos megoszlása szerint válogattuk a megkérdezetteket, hogy a település életkor eloszlásával megegyező arányú képet kapjunk. (ld. 47. és 48. ábra)




47. Ábra




48. Ábra

A vizsgálatba bevont lakosság 11 % -a gyerek, a többi 89 % fele-fele arányban nő és férfi. A megkérdezettek 51 % -a reprezentálja a dolgozó, aktív, 26-60 év közötti korosztályt.

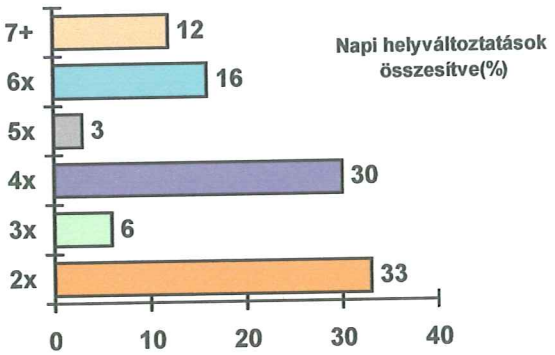
# A HELYVÁLTOZTATÁSOK GYAKORISÁGA

Az adatok alapján megállapítható, hogy a leggyakrabban utazik a 26-60 évesek korosztálya, s őket követik a fiatalok, a 16-25 év közöttiek. A napi helyváltoztatások függnek a település nagyságától. A vizsgált települések közül Vácon és Verőcén a legmagasabb a napi helyváltoztatások átlaga, míg a legkisebb Verőcén. (Lásd. 7. táblázat)

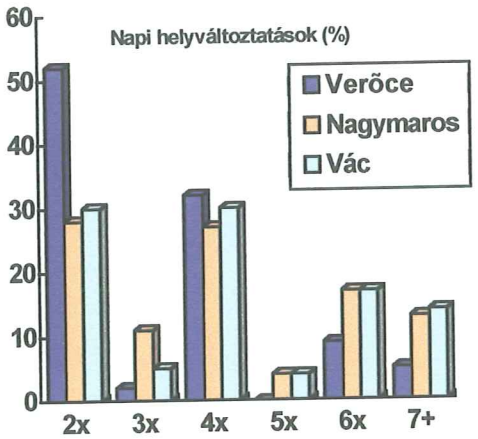
**7. táblázat: Ismétlődő napi helyváltoztatások átlaga**

| Korosztály | Verőce | Nagymaros | Vác | ÁTLAG |
|---|---|---|---|---|
| **10-15 év** | 3,1 | 3,8 | 4,6 | **3,8** |
| **16-25** | 3,3 | 4,4 | 4,2 | **4,0** |
| **26-60** | 3,9 | 4,2 | 4,2 | **4,1** |
| **60 felett** | 3,2 | 3,3 | 3,9 | **3,5** |
| **ÁTLAG** | **3,4** | **3,9** | **4,2** | **3,8** |

A táblázat alapján jól érzékelhető, hogy a dolgozó korosztály (26-60 év közöttiek) a legmozgékonyabbak, az átlagot meghaladó helyváltoztatásaikat nézve. A legfiatalabb korosztály helyváltoztatásaik gyakoriságát tekintve hasonlóak a nyugdíjasokhoz. Ifi korukban mozgékonyabbakká vállnak. Az életkor előre haladtával viszont a napi helyváltoztatások száma csökken. Jól megfigyelhető az ismert trend, hogy **a lakos szám növekedése a mobilitás irányába hat.**




49. Ábra

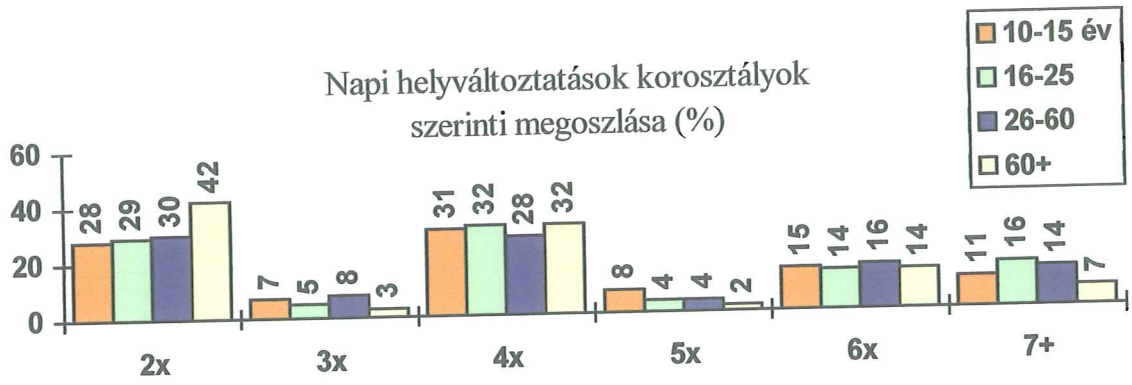



50. Ábra

Jelmagyarázat: A 7+ jelölés a 7-szer, vagy annál többszöri helyváltoztatást jelöli.

A 49. és 50. ábrából megállapítható, hogy a napi egyszeri , illetve kétszeri helyváltoztatás a domináns. A 6-szori, vagy annál többszöri

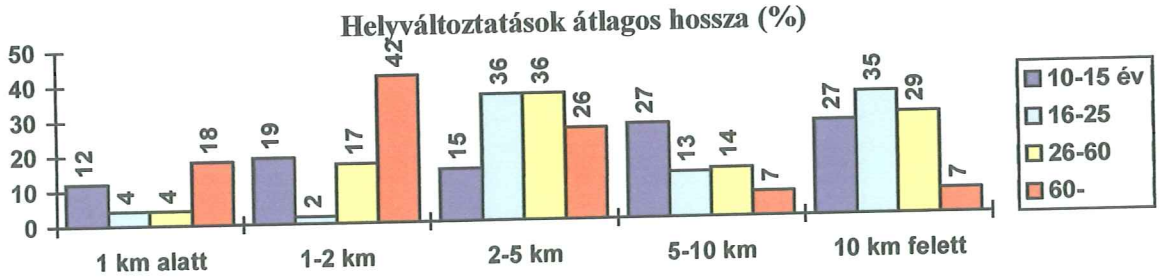
helyváltoztatás is számottevő. A települések nagysága befolyásolja a helyváltoztatások számát. Korosztályok szerint az feltételezhető, hogy a vizsgált lakosság nagy része egyszer megy el otthonról, ez alatt a távollét alatt igyekszik minden lakóhelyen kívüli teendőjét elvégezni. (ld. 51. ábra) Az életkor előrehaladtával csökken a napi helyváltoztatások száma.




51. Ábra

## A HELYVÁLTOZTATÁSOK HOSSZA

A 52. ábra szemlélteti korosztályonként az átlagos napi helyváltoztatások hosszát. A legnagyobb távolságokat a 16-25 és 25-60 évesek teszik meg, naponta több, mint 10 km-t. A legfiatalabb korosztálynak is 27 %-a kénytelen ennyit közlekedni naponta, és az iskolások másik 27 %-a pedig 5-10 km közötti távolságot kell, hogy megtegyen az iskoláig. Ennek tudható be, hogy hétköznap az iskolába járók nem használják a kerékpárjukat, inkább csak hétvégén. Ezzel szemben a középső korosztályok túlnyomórészt napi 5-10 km-t közlekednek, és ez a magyarázata annak, hogy ők viszont hétköznap is használják kerékpárjukat. A nyugdíjasok 86 %-ának a napi közlekedése nem haladja meg az 5 km-t. Ezzel teljesen egybevág, hogy szintén 86 %-ban közlekedik ez a korosztály kerékpárral, gyalog, vagy a kettő kombinációjával.



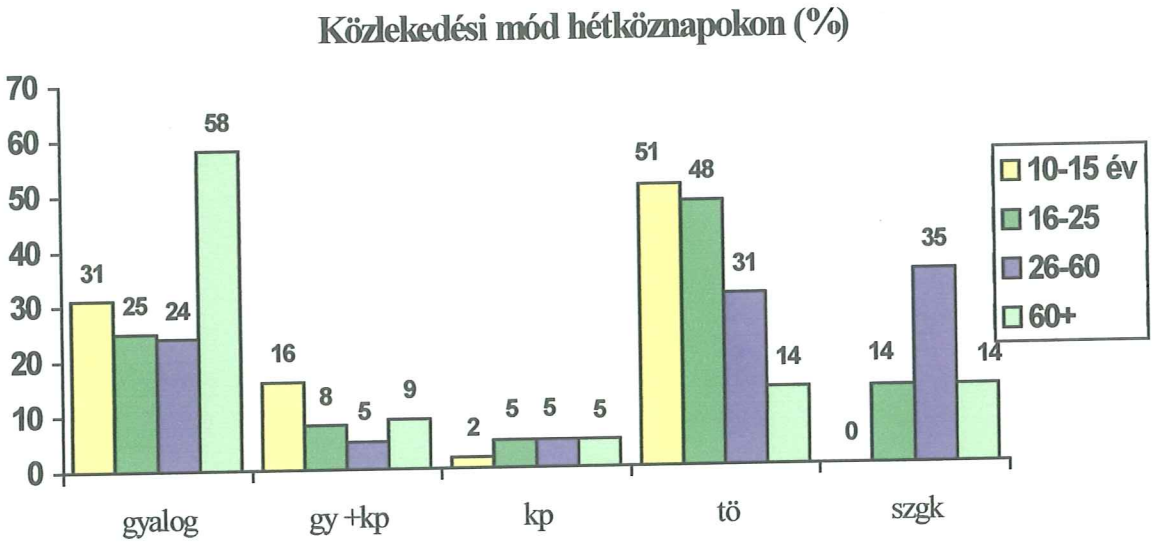

52. Ábra

# KÖZLEKEDÉSI MÓDOK

A közlekedési módok vizsgálatakor 5 kategóriát különböztettünk meg. Úgy mint:
- személygépkocsival történő közlekedést,
- tömegközlekedési eszközzel történő közlekedést,
- kerékpáros közlekedést,
- gyalog + kerékpár kombinált formáját és
- gyalogos közlekedést.

Megkülönbözettük a hétköznapokra és a szabadidőre, illetve hétvégére vonatkozó válaszokat is.

## A./ HÉTKÖZNAP

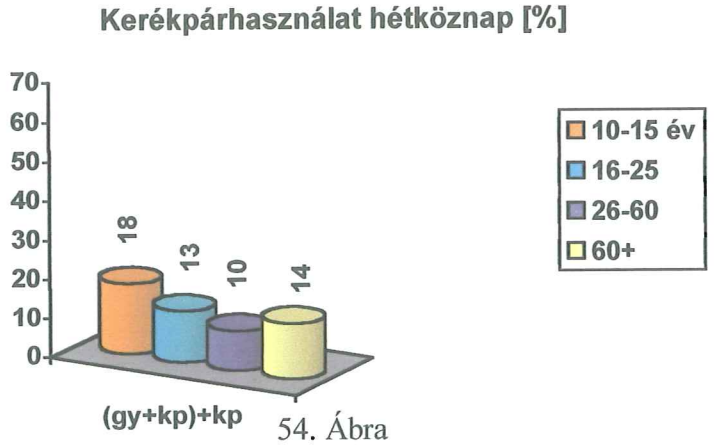



53. Ábra

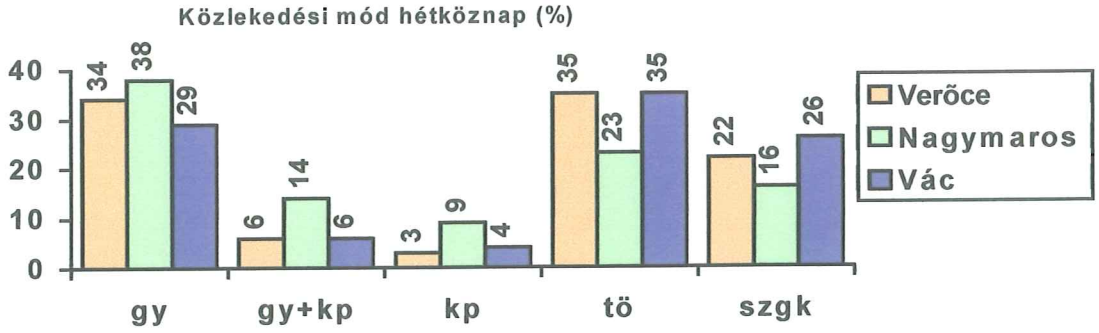
A hétköznapi közlekedés során a nyugdíja korosztály kivételével, a tömegközlekedést használják a legnagyobb részarányban. A nyugdíjas korosztály jelentős része gyalogosan közlekedik. A 26-60 éves korosztály több, mint egyharmada személygépkocsival közlekedik. A kerékpáros közlekedés részaránya nagyon alacsony, és szinte minden korosztályban egyforma gyakoriságú.

Az 54. ábrában foglaltuk össze két kategória, a gyalogos és kerékpáros, valamint kerékpáros részarány összesített adatait, hogy a hétköznapi kerékpárhasználatra kapjunk betekintést. Ebből kiderül, hogy ebben a régióban a hétköznapi kerékpárhasználat nem jelentős. Leginkább a 10-15 éves korosztály használja, de ezeknek is csak 18 %-a. Ebben a

régióban a kerékpárhasználat során a hivatás-forgalom nem jellemző. Ez véleményünk szerint abból is következhet, hogy a tömegközlekedés ( vasút) itt jó helyközi összeköttetést biztosít.




54. Ábra



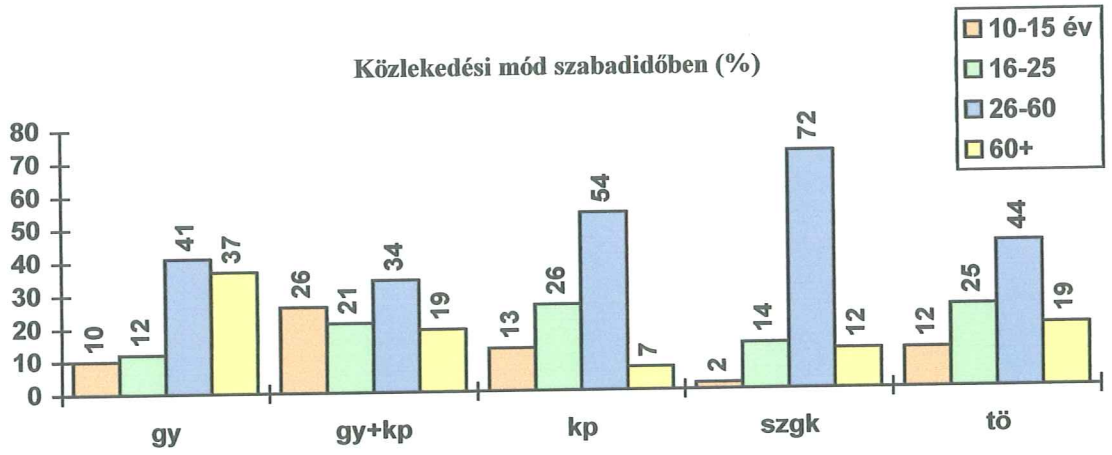

55. Ábra

A 55. ábrán településenként mutattuk be a közlekedés különféle módjait. A gyalogos és a tömegközlekedés közel azonos súlyú jelenléte figyelhető meg mindhárom vizsgált településen. A személygépkocsi forgalom még a nagyobb városban sem kap nagyobb jelentőséget a közlekedésben. **A gyalog és a kerékpárforgalom azonban hétköznapokon alig bír jelentőséggel, egyetlen kivétel Nagymaros, ahol a kombinált gy+kp közlekedési forma 19 % -ot képvisel.**

## B./ SZABADIDŐBEN

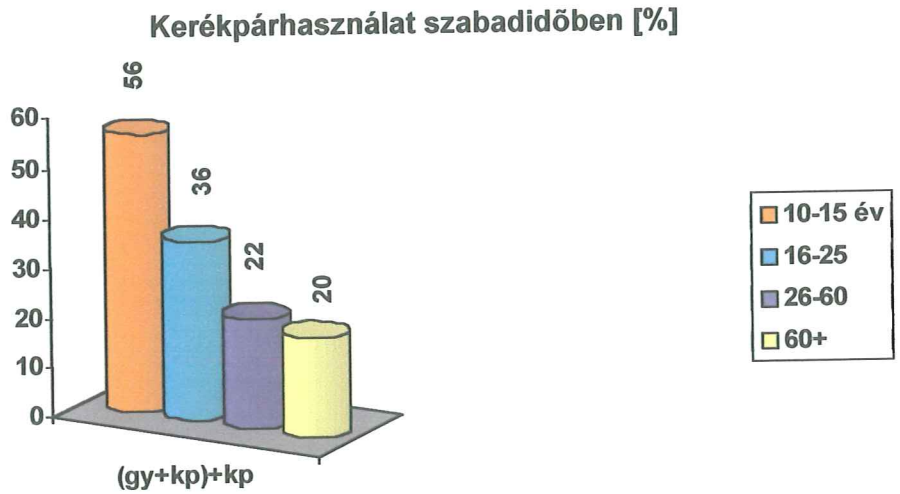
A 56. ábra szerint ebben a régióban a hétköznap és a szabadidőben való közlekedés hasonló közlekedési eszközzel történik. Nincs olyan látványos különbség a kettő között, mint a Fertő tavi régióban. Kivételek ez

alól a legfiatalabb korosztály tagjai. Részarányuk a tömegközlekedésben ugyanis csökken a szabadidőben. Vélhetően azért, mert nem kell iskolába menni, és leginkább azzal járnak hétköznap. **Ugyanennek a korosztálynak (10-15 év) a kerékpár-forgalombani részaránya szabadidőben a hétköznapi háromszorosára nő.** Szintén nő a kerékpározási kedv szabadidőben a 16-25 éves korosztály körében. Érdekesen alakul a nyugdíjasok kerékpározása. Hétköznapokon az összes kerékpáros 23 % -át teszik ki a nyugdíjasok, míg szabadnapokon ez az érték 7 % -ra csökken. Ez akkor válik érthetővé, ha megnézzük a kerékpározás célját. Ebben a régióban ugyanis a nyugdíjas emberek első helyen említették az ügyintézést, tehát ezért kerékpároznak. Ennek ismeretében érthetővé válik, hogy szabadidőben, hétvégeken miért nem képviselnek nagyobb arányt.




56. Ábra

A 57. ábrán összevontan jelenítjük meg a gyalog+kp és kerékpár közlekedés kategóriák korosztályonkénti megoszlását. Szabadidőben megnő

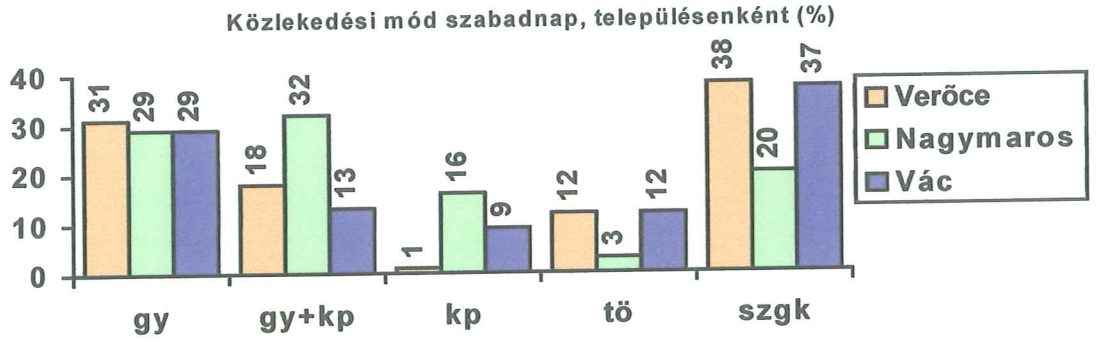



57. Ábra

a kerékpározás jelentősége, különösen a legfiatalabbaknál. A 10-15 éves korosztály 56 %-a használja hétvégén kerékpárját. Az ifi korosztálynál is a hétköznapihoz képest csaknem **háromszorosára nő** a kerékpárhasználat, az

aktív dolgozók csoportjában, pedig megduplázódik a kerékpárt használók aránya a hétvégeken. Érdekes megemlíteni, hogy a Fertő tavi régióval ellentétben, ahol különben a kerékpárhasználat nagyságrendekkel nagyobb súllyal szerepel, a Dunai régióban még a nyugdíjasok is többet kerékpároznak hétvégén, mint hétköznap. **Ez teljesen eltérő a Fertő-tavihoz képest.**

A Fertő tavi régióban, szabadnapokon a fiatal és az idősebb korosztály jelentős arányban (66,7 és 51,9 %) részesíti előnyben a kerékpáros, illetve a kombinált gy+kp. közlekedést. Nem találtunk magyarázatot arra, hogy ebben a régióban a fiatal korosztályok kerékpár használata miért ilyen kis mértékű hétköznap (27%) és szabadidőben (31%) is.




58. Ábra

A 58. ábra jeleníti meg a közlekedési-eszköz választást szabadidőben. Összevetve a hétköz-napokon használtakkal, megállapítható, hogy szabadnapokon minimálisra csökken a tömegközlekedés részaránya, a személygépkocsit használók aránya nő, de nem jelentősen. A gyalogos közlekedés súly mintegy 5-6 % ponttal visszaesik a pihenő napokon.

**Jelentősen nő viszont a gyalog+kerékpáros kombináció.** Szabadnapokon kb. két és félszerese a hétköznapinak. A kerékpárosok részaránya pedig mintegy megduplázódik. Ezek az értékek viszont csak Vác és Nagymaros esetében vannak így, Verőcén szinte nem kerékpároznak. Ez annak tudható be, hogy Verőce belterületén még nem épült meg a kerékpárút, és a Vác irányú kiépítés sincs még készen.

# A KÜLÖNFÉLE KÖZLEKEDÉSI MÓDOK KOMBINÁLÁSA

Az 8. táblázat szemlélteti korosztályonként a közlekedési eszközök és módok kombinálását. A kérdőíven 6 különféle párosítást jelöltünk meg, amelyekből a válaszadó a használata gyakoriságát is figyelembe véve, választhatott. A táblázat a 3 település összevont adatait tartalmazza.

**8. táblázat: Közlekedési módok kombinálása**

| *Korosztály* % | kp+gy | | kp+tö | | kp+szgk | | gy+tö | | szgk+gy | | szgk+tö | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | napi | heti | napi | heti | napi | heti | napi | heti | napi | heti | napi | heti |
| 10-15 | 36 | 25 | 3 | 9 | 0 | 6 | 56 | 13 | 2 | 39 | 3 | 8 |
| 16-25 | 24 | 39 | 3 | 4 | 1 | 3 | 57 | 14 | 13 | 36 | 2 | 4 |
| 25-60 | 19 | 34 | 2 | 6 | 1 | 2 | 38 | 19 | 38 | 35 | 2 | 4 |
| 60+ | 41 | 21 | 0 | 4 | 0 | 1 | 38 | 39 | 21 | 34 | 0 | 1 |

A táblázatból kitűnik, hogy a kerékpár és személygépkocsi kombinációját elenyészően alkalmazzák csupán. Szintén nagyon alacsony részarányt képviselnek a kerékpár-tömegközlekedés, és a személygépkocsi-tömegközlekedés kombinációk is.

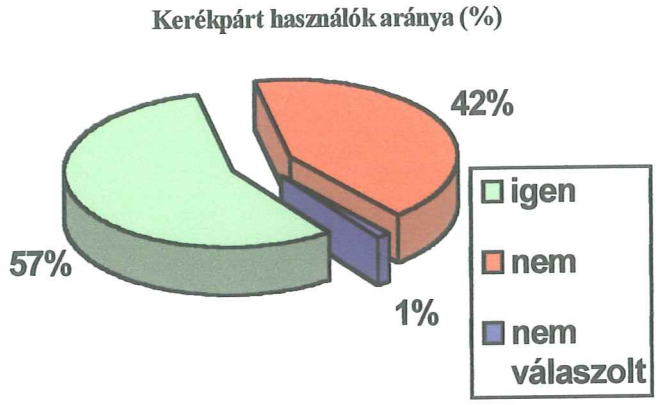
A fennmaradó jelentős részarányt képviselő kombinációk tehát a kp+gy, gy+tö és a szgk+gy kombinációk. **A napi közlekedésben legnagyobb részarányt képvisel a gyalog+tömegközlekedés,** az első két korosztálynál (56 és 57 %-ot). Az aktív középkorosztály teljesen megegyező arányban 38-38 %-ban használja a gyalog+tömegközlekedés, illetve a személygépkocsi+gyalog kombinációt. A személygépkocsis kombináció csak ebben a korosztályban ilyen meghatározó, a többieknél nem jellemző.

**A 60 éven felettiek korosztálya viszont túlnyomó részben, 41 %-ban a kerékpár+gyalog kombinációt használja a napi közlekedésében. Rajtuk kívül még jelentős mértékben (36 %-ban) részesíti előnyben ezt az utazási kombinációt a 10-15 évesek korosztálya.**

A **heti gyakorisággal** használt utazási kombinációknál megfigyelhető, hogy a személygépkocsis variáció részaránya megemelkedik, a gyalog+tömegközlekedés párosítás minimálisra csökken az első három korosztály esetében (nyugdíjasoknál változatlan a részaránya). Ez a tendencia arra utalhat, hogy a „heti" jelölés a hétvégét jelenti, mikor is a távolabbi célok eléréséhez a kötetlenebb utazási módokat részesítik előnyben az emberek. Ezt támasztja alá az is, hogy a 16-60 év közöttiek esetében a kp+gy kombinációja 15 % ponttal emelkedik, a naponta használthoz képest.

# KERÉPÁR HASZNÁLAT

A Duna bal parti régiójában a megkérdezettek 57 %-a közlekedik kerékpárral, az összevont adatok alapján. (57. ábra) **Kiemelkedően sokan kerékpároznak viszont Nagymaroson, ahol ez az arány 68 %-os.** Mindazok akik használják a kerékpárutakat, kiemelik a biztonságos közlekedés előnyeit, hangsúlyozzák a kényelmet. Hiányolják viszont a kerékpárforgalmi létesítmények karbantartását. Szinte valamennyi kerékpáros jelezte, hogy nem elég kiterjedt a hálózat.




59. Ábra

A kerékpározók életkor szerinti megoszlását az alábbi táblázat szemlélteti, a vizsgált települések összevont adatai alapján:

**9. táblázat A kerékpározók életkor szerinti megoszlása**

| Korcsoport | Kerékpárosok száma | Kerékpárosok megoszlása |
|---|---|---|
| 10-15 | 50 fő | 16 % |
| 16-25 | 69 fő | 21 % |
| 26-60 | 156 fő | 49 % |
| 60- | 46 fő | 14 % |
| | **321 fő** | **100 %** |

Az összes kerékpáros korosztályi megoszlását vizsgálva megállapítható, hogy 49 %-ban a 26-60 éves középkorosztály közül kerékpároznak a legtöbben, ezt követi 21 %-kal az „ifik" csoportja. A fiatalok és idősek (a két szélső korosztály) közül közel megegyező arányban 14-16 %-ban közlekednek ily módon.

# A KERÉKPÁROZÁS CÉLJA

A válaszadókat megkértük, hogy rangsorolják mire használják leginkább ezt a közlekedési eszközt. E válaszokból, korcsoportonként súlyozott átlag-számítással az alábbi információkhoz jutottunk.

**10.táblázat: A kerékpárhasználat korcsoportonkénti megoszlása**

| korcsoport / kp. haszn.célja | 10-15 | 16-25 | 26-60 | 60- |
|---|---|---|---|---|
| sport | 35 % | 31 % | 24 % | 23 % |
| ügyintézés | 28 % | 22 % | 29 % | 49 % |
| hivatás forg. | 12 % | 9 % | 14 % | 9 % |
| turisztika | 22 % | 24 % | 21 % | 4 % |
| hobbi | 2 % | 11 % | 10 % | 12 % |
| egyéb | 1 % | 3 % | 2 % | 3 % |

Kiugróan magas értéket mutat a nyugdíjasok korosztályában az ügyintézés célú használat (49%), de a 26 évnél idősebbek között is az ügyintézés dominál a kerékpárhasználat elsődleges céljaként. A két fiatalabb korosztály esetében a sport szerepel az első helyen.

Ha a sport és turisztikai célú használatot összevontan elemezzük, hiszen jellegében ezek hasonlóak, akkor az első három korosztályban ez a legjelentősebb célja a kerékpárhasználatnak (57-55-45%). A hivatásforgalom, a munkába-, illetve iskolába-járás, csak a harmadik, nagyságrendi különbséggel (12-9-14-9) Hobbyt jelölte meg, 10 %-os nagyságrenddel, az aktív, dolgozó korosztály. Ez a Dunakanyar térségében a hobbi telkek és a horgász helyek kerékpáros forgalmát jelenti.

Említésre méltónak tartjuk, hogy a 60 év felettiek korosztályának mintegy negyede sportolásra is használja kerékpárját.

# A KERÉKPÁROZÁS HATÁSA AZ EMBERI KAPCSOLATOKRA

Vizsgálataink során nagy hangsúlyt fektettünk a kerékpározás emberi kapcsolatokra gyakorolt hatására. Erre vonatkozóan 3 alapkérdést tettünk föl. Mivel nem volt kötelezően megválaszolandó ez a kérdés, ezért **ebben a régióban nagy volt azoknak az aránya, akik nem válaszoltak erre a kérdésre. Ez az arány az összes megkérdezett 41 %-a volt.** Az ilyen

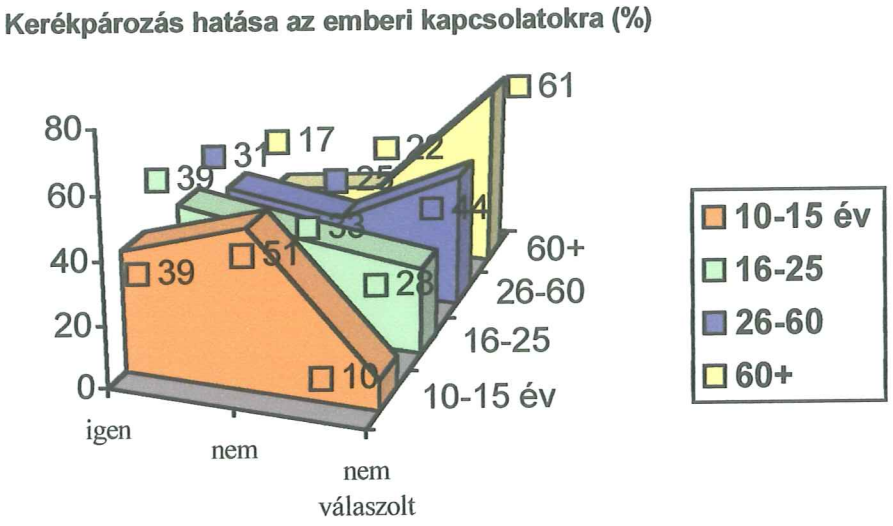
jellegű érdeklődét nem vették jó néven és nehezen értették meg a vizsgálat célját.

A válaszadók információiból azért kedvező kép rajzolódik ki.

**A régió összevont adatai alapján a válaszadók 52 %-a szerint pozitív hatása van a kerékpározásnak az emberi kapcsolatokra, és csak 48 %-ban értékelték negatívnak.** A negatív értékelésnél azonban az alábbiak is közrejátszanak.

Többnyire „tudathasadásos állapot„ figyelhető meg azok körében, akik kerékpárral is közlekednek és személygépkocsival is. Ha kerékpározik, pozitív hatásról nyilatkozik, ha pedig vezet, akkor negatív hatásként éli meg a forgalomban jelen lévő kerékpárosokat, zavaró tényezőnek tekintik őket.

A három település közül ki kell emelnünk **Nagymarost, ahol a válaszadók 67 %-a érzékelte a kerékpározás emberi kapcsolatokra gyakorolt pozitív hatását.**

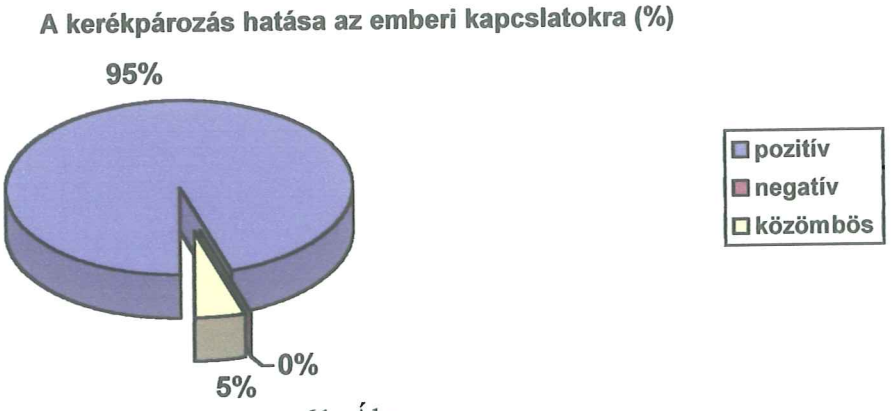



60. Ábra

**A nyugdíjasok 61 %-a nem válaszolt erre a kérdésre.** Az életkor előre haladásával nő a nem válaszolók aránya.

A válaszadók közül legnagyobb arányban, 39-39 %-ban a 10-15 és a 16-25 éves korosztály nyilatkozott úgy, hogy a kerékpározásnak van hatása az emberi kapcsolatokra. Ez a fiatalabbakra jellemző nyílt, barátkozóbb magatartás következménye lehet.

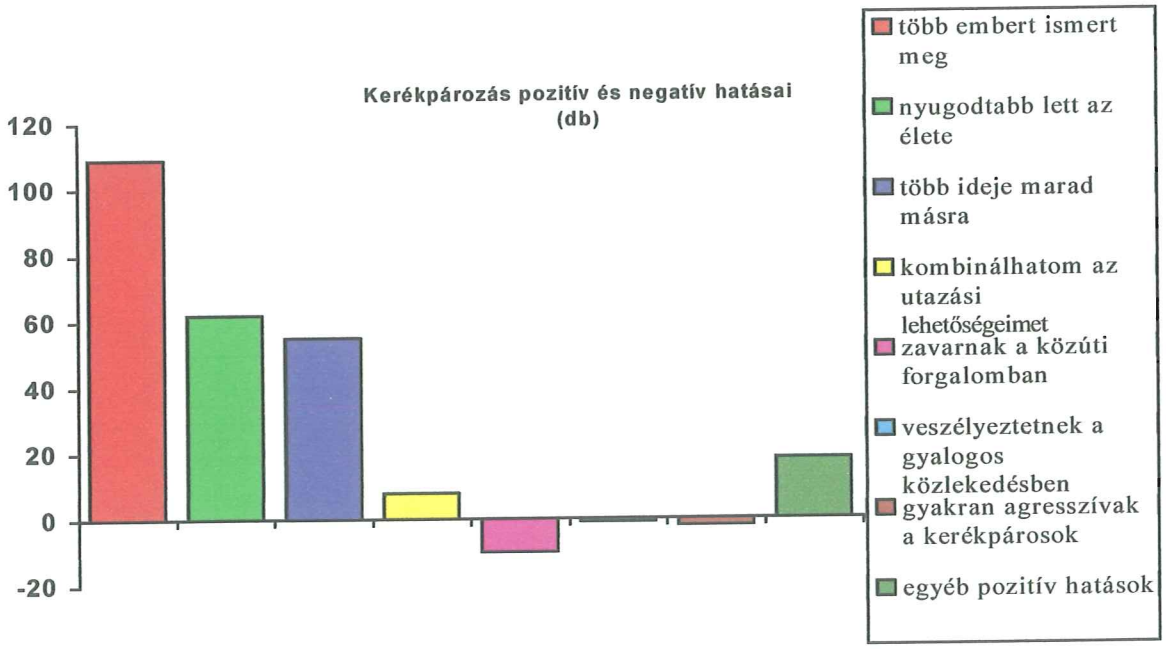
A következő kérdésünk arra vonatkozott, hogy a kerékpározás emberi kapcsolatokra gyakorolt hatása előjelű. Az eredményeket az 61. ábra szemlélteti.




61. Ábra

**Látható, hogy a válaszadók (az összes megkérdezett 59 %-a) döntő többsége, 95 %-a jelezte a pozitívnak a kerékpározás emberi kapcsolatokra gyakorolt hatását.** Negatív emberi hatást senki nem említett.

A következő kérdésünk arra vonatkozott, hogy milyen jellegűek ezek a hatások. Mivel itt több lehetőséget meg lehetett jelölni, és a lehetséges válaszok között szándékosan szerepeltettük negatív hatásokat is, ezért itt kis mértékű negatív hatások is jelentkeztek.




62. Ábra

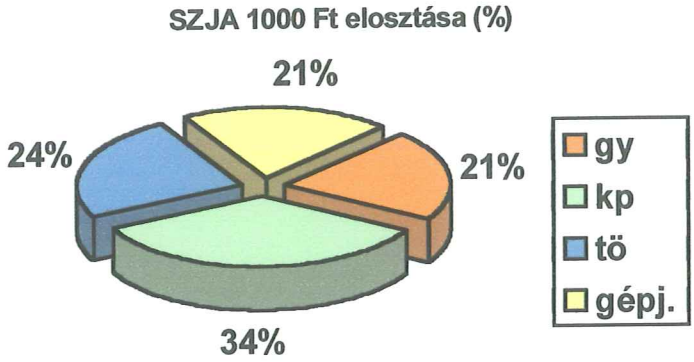
A kérdőívben 8 különféle válaszlehetőséget adtunk meg. Ebből az első 4 pozitív hatást jelölt, a következő 3 negatív hatást, és az utolsó volt az „egyéb„ kategória. Érdekes, hogy ha az egyéb rovatot jelölte meg a válaszadó, akkor minden esetben szintén valami pozitív hatást fogalmaztak meg az emberek.

**Ebben a régióban is legjellemzőbb pozitív hatásnak tartották azt, hogy lehetőség van több ember megismerésére. Másodikként szinte azonos** mértékben nevezték meg, hogy nyugodtabb lett az életük, illetve , hogy több idejük marad más tevékenységre. A kerékpározás felsorolt pozitív hatásai mellett elenyésznek az említett negatív hatások.

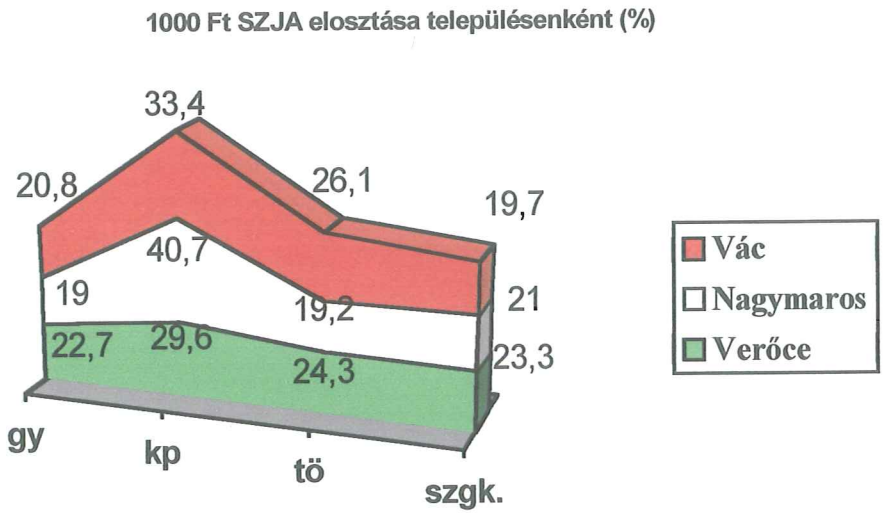
## KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLESZTÉSÉNEK EGYÉNI ELKÉPZELÉSEI

A fentiek alapján megállapítható, hogy a kerékpárút szerves része lett a lakosok életének, s igénylik további fejlesztését is. A következő kérdésünk az volt, hogy ha a válaszadón múlna, akkor milyen jellegű fejlesztésekre költené személyi jövedelem adójának 1000 Ft-ot kitevő részét.

A válaszadók a személyi jövedelemadó 1000 Ft-jának döntő részét, 34 %-át költenék a kerékpárút hálózat fejlesztésére Második helyen a tömegközlekedést fejlesztenék, és mintegy 21-21 %-kal a gépjármű közlekedést és a gyalogos közlekedést támogatnák. (63. ábra)



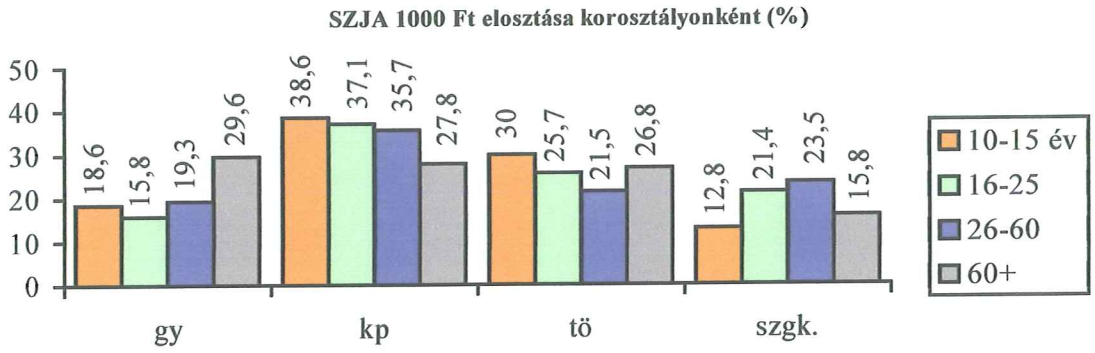

63. Ábra




64. Ábra

A 64. ábra szemléltetően mutatja, hogy településenként milyen arányban támogatná a lakosság a különböző közlekedési módok fejlesztését. A gyalogos és a személygépkocsi közlekedés fejlesztését kb. megegyező mértékben támogatnák mindhárom településen.

**Jól látható, hogy mindhárom település lakossága legnagyobb mértékben a kerékpáros közlekedést fejlesztené. Növekvő sorrendben: Verőce lakossága 30 %-kal, Vác lakossága 33 %-kal Nagymaros lakossága pedig 41 %-kal.**

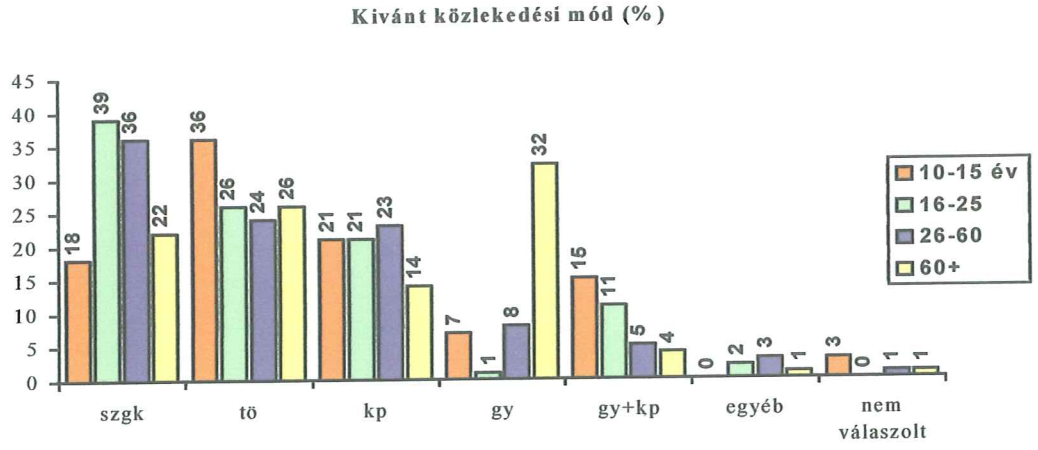



65. Ábra

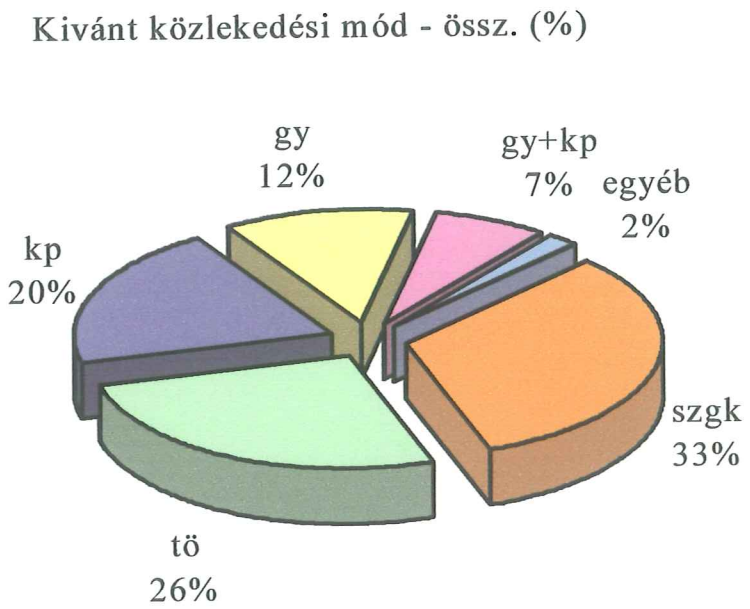
A 65. ábra ugyanennek az 1000 Ft-nyi SZJA-nak a korcsoportonkénti felosztását jeleníti meg.

# KÖZLEKEDÉSI MÓD-VÁLASZTÁS

A 66. ábra szerint, a középső két korcsoport a személygépkocsi közlekedést választaná, még nagyobb mértékben, mint amennyi anyagi támogatást nyújtanának a gépjármű közlekedés fejlesztésére. A nyugdíjasok korcsoportja hasonló nagyságrenddel, 32 %-os arányban választaná a gyalogos közlekedési módot. A tömegközlekedést egyedül csak a tanulók választanák ilyen nagy arányban (36 %). A kerékpáros közlekedést kiegyensúlyozott arányban választaná a nyugdíjasokon kívül minden korosztály.




66. Ábra



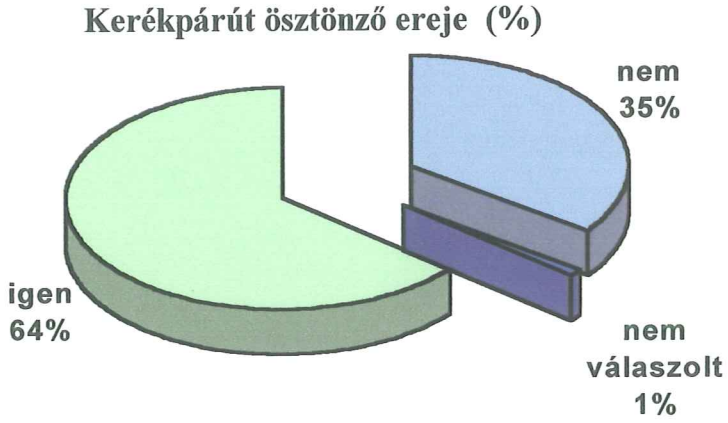

67. Ábra

A 67. ábra szemlélteti százalékos megoszlásban, kortól függetlenül, összesítve, a választott közlekedési módokat. A korcsoportonkénti vizsgálat sokkal differenciáltabb információkat nyújtott, a kördiagramban összemosódnak a lényegi különbségek, és a korcsoportok sajátos helyzetéből adódó válaszok. A kördiagram adatai szerint nem látható számottevő különbség a személygépkocsival történő közlekedést választók, és a tömegközlekedést választók között. Ugyanilyen kevés különbség (6 százalékpont) eltérés van a tömegközlekedést és a kerékpározást választók között. Érdemi vizsgálathoz, és a következtetések levonásához éppen ezért a 66. ábra adatainak figyelembe vételét ajánljuk.

A tömegközlekedés 26 %-os részaránya megközelíti a személygépkocsi részarányát. Ez egyedi jelenség a Duna bal partján, mert a Budapest-Szob vasútvonal kétvágányú pályája áthalad a települések központi részén és csúcsidőben kedvező sűrűséggel közlekednek a vonatok. Ez értelem szerűen vonzó a nagyobb távolságú közlekedésre.

## A KERÉKPÁRUTAK MŰSZAKI ÉRTÉKELÉSE

Ebben a témakörben feltett első kérdésünkben arra voltunk kíváncsiak, hogy a kerékpárutak megléte kerékpározásra ösztönzi-e a lakosságot.



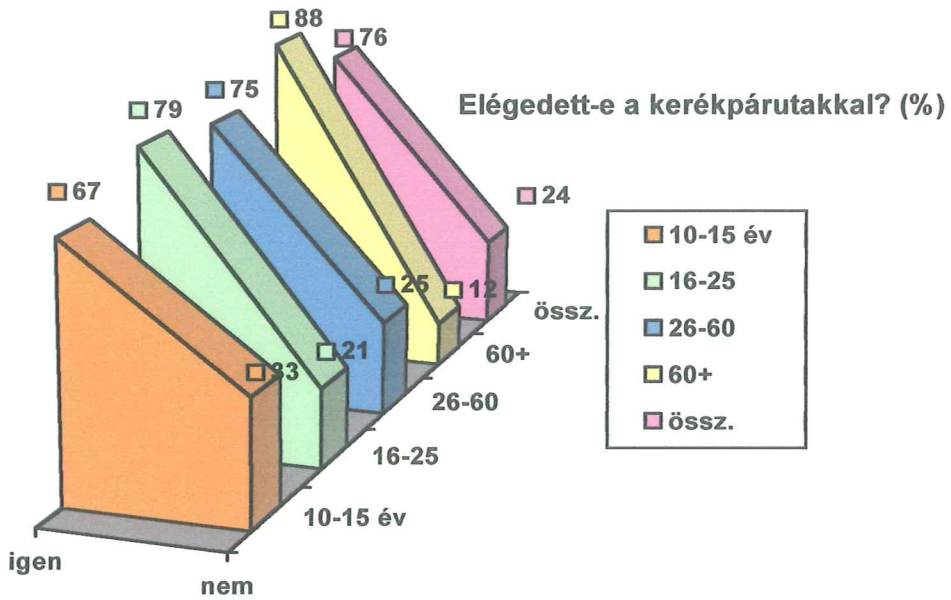

68. Ábra

A 68. ábra szerint ebben a régióban a meglevő kerékpárutaknak nagyobb ösztönző hatása van a kerékpározási kedvre, mint a Fertő-tavi régióban. **Az összes megkérdezett 64 %-a nyilatkozott így.** Mivel a kerékpárforgalmi létesítményeket döntően szabadidős célra veszik igénybe, ezért az igennel válaszolók jelentős száma abból adódhatott, hogy a kerékpárforgalmi nyomvonalak megépítése előtt a települések között

kerékpárral közlekedni csak a nagy forgalmú 2-es és 12-es számú fkl. úton lehetett. Mivel ez veszélyes volt, ezért szabadidős céllal csak kevesen vállalták a baleseti kockázatot.

A Duna bal parti regionális kerékpárforgalmi nyomvonal megépítése után azonban a települések között a szép természeti környezetben, biztonságosan kialakított kerékpárforgalmi létesítmények sok kerékpáros számára vonzó szabadidős program lehetőségként jelentek meg.

A fenti indoklást jól kiemeli a mellékelt 69. ábra.




69. Ábra

Az ábra azt mutatja, hogy korcsoportonként mennyire elégedett a lakosság a kerékpárutak műszaki jellemzőivel. **A kép kiegyensúlyozott megítélést mutat. A középső két korosztály körülbelül azonos arányban, 75-79 %-ban elégedett a kerékpárutakkal. Hétköznapokon ők használják leginkább a létesítményeket.** A Fertő-tavi régióval szöges ellentétben itt a nyugdíjasok nagyon elégedettek a kerékpárutakkal. Ez valószínűleg azért van így, mert az idős korban bekövetkezett balesetek várható kimenetelének közismertsége miatt **az idősebb korosztály értékeli leginkább a kerékpárforgalmi létesítménynek biztonságát.**

A válaszadók kiemelték a kerékpárutak jó vonalvezetését, a nyugodt, természeti környezetet, a sima útfelületet, a jó burkolatot. *Negatívumként említették:* hogy helyenként keskeny, egyes szakaszait elönti a Duna, nincs közvilágítás. Voltak azonban olyan válaszok is, amelyek nem a műszaki állapot megítélésének körébe tartoznak.

Hátrányosnak ítélték azt is, hogy kerékpározáson kívül másra is használják a kerékpár utat: görkorcsolya, babakocsi, kutya sétáltató, kocogó, stb.

Azért soroltuk föl a jellemző negatív véleményeket, mert jelzik, hogy a regionális kerékpárforgalmi létesítmények esetében nem elégséges csak a kerékpáros forgalom szempontjaira tekintettel lenni, hanem a műszaki jellemzőket nagyon körültekintően kell megválasztani, a várható más jellegű használat miatt.

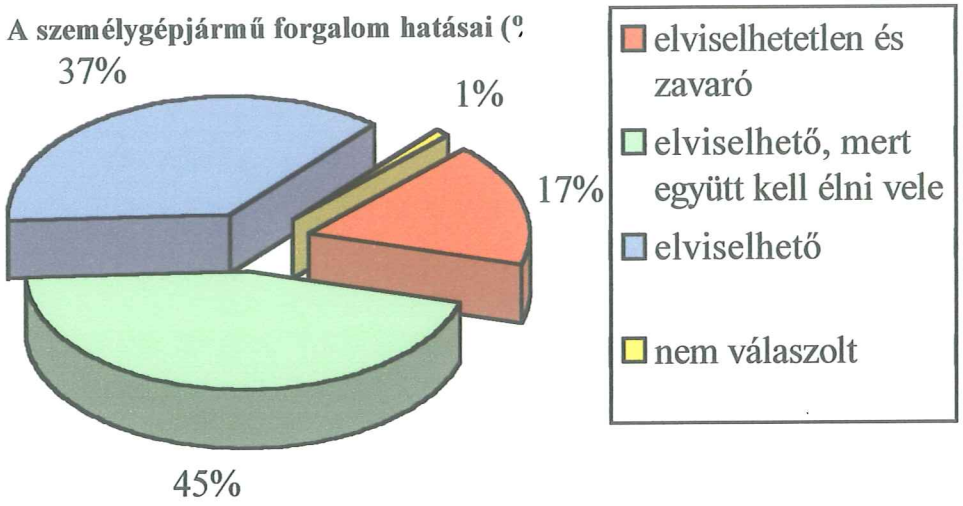
**Legkevésbé elégedett a kerékpárforgalmi létesítményekkel a 10-15 éves korosztály, de még náluk is a pozitív vélemények vannak túlsúlyban (67 % elégedett).** Hogy mért e korosztály elégedetlen leginkább, az valószínűleg itt azt jelenti, hogy a régióban még nem valósult még meg a teljes nyomvonal. Mivel a fiatal korosztály nagyobb távolságokat tesz meg, ezért számukra a nem összefüggő nyomvonal negatívan befolyásolja a kerékpárforgalmi létesítmény megítélését.

## II. KÉRDÉSCSOPORT

A második kérdéscsoportra adott válaszokból egyértelműen megállapítható, hogy a válaszadók többsége mind a személygépkocsi forgalom, mind a kerékpáros forgalom jelentős növekedését érzékeli ( lásd 11. táblázat).

**11. táblázat: A forgalom megítélése**

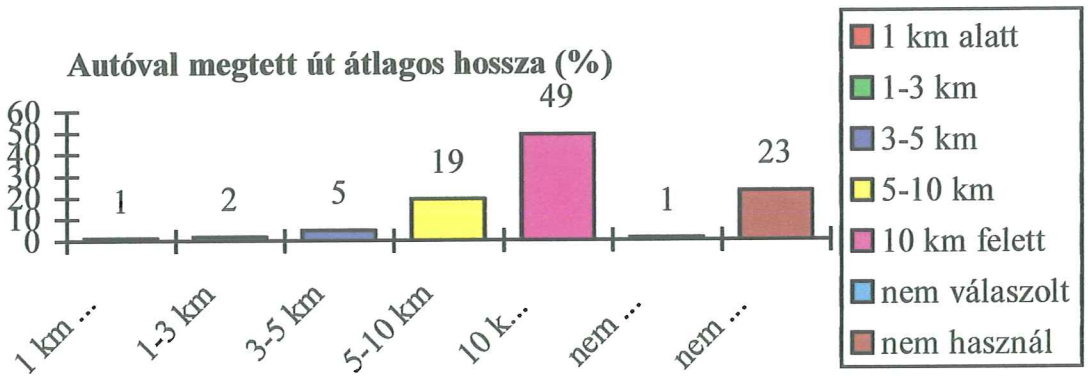
| Közlekedési mód | NŐTT | NEM VÁLTOZOTT | CSÖKKENT |
|---|---|---|---|
| SZGK | 68 % | 28 % | 4 % |
| KP | 64 % | 30 % | 6 % |




70. Ábra

Ami a növekvő forgalom hatását illeti, a 70. ábra szerint a válaszadók közel fele, **45 %-a szerint ez elviselhető, mert ezzel együtt kell élni**. A válaszadók 17 %-a tartja a mai állapotot elviselhetetlennek és zavarónak.

Közismert, hogy a hivatásforgalmi célú kerékpározás jellemző távolsága 2-2,5 km, míg a szabadidős célú kerékpározásra ennél lényegesen nagyobb távolság jellemző. Ezért szerettük volna látni, hogy a milyen hosszú utakat tesznek meg személygépkocsival az emberek, hogy mennyit lehetne megnyerni a kerékpározásnak. Az adatokat a 71. ábra mutatja be.




71. Ábra

A vizsgált településeken a megkérdezettek 23 %-a egyáltalán nem használ személygépkocsit. Akik használnak, azok fele, 49 %-a 10 km-t meghaladó távolságra használják. 19 % használja 5-10 km-es távolságokra. **Az 5 km-nél rövidebb távolságra a közlekedők 8 %-a ül személygépkocsiba.**

A regionális és helyi kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésével valószínűleg ebből a 8 %-ból lehetne közlekedőket megnyerni arra, hogy személygépkocsi helyett használjon kerékpárost.

Megjegyezzük, hogy a külföldi tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények megvalósulása után az előzőleg gyaloglók és a közforgalmú közlekedési eszközt használók „váltanak át" kerékpárra. *A személygépkocsival közlekedők köréből csak 1 % az aki megnyerhető.*

**Az ábra az előzetes várakozásoknak megfelelően adja az 1,0 %-ot, hiszen ez az a kör akit reálisan számításba lehet venni.**

# ÖSSZEGZÉS

Összességében megállapítható, hogy a két vizsgált régió nagyon eltérő képet mutat. A **Fertő-tó melletti három vizsgált település lakói elsősorban közvetlen környezetükben a mindennapi közlekedésben használják a kerékpárt és a kerékpárutakat.** Nagyobb távolságokra hivatásforgalomban a tömegközlekedést és a személygépkocsit, szabadidőben és magánutak alkalmával a személygépkocsi használatát részesítik előnyben.

Ennek megfelelően elsősorban a legfiatalabbak és a legidősebbek használják a legtöbbet a kerékpárutakat, így ők azok, akik a legjobban támogatják ezen infrastruktúra fejlődését.

A helyiek részéről a megépült kerékpárforgalmi létesítmények intenzívebb használata nem a kistérségben való továbbépítés függvénye, hanem a lakhelyük környékén lévő belső utak minőségének megőrzésétől és javításától függ. (világítás, útburkolat, gazolás, hóeltakarítás, stb.). Főleg az idősebb korosztály hiányolja a település egyéb részein a biztonságos kerékpárutak megépítését.

**A Duna bal parti régiójában** a középső korosztály és a nyugdíjasok, a napi helyváltoztatásaik során használják a kerékpárt. A tanulók viszont nagyobb távolságokat kénytelenek megtenni, így ez a korcsoport túlnyomórészt szabadidejében kerékpározik. A vizsgált három település közül kiemelkedik Nagymaros, mint „kerékpározó" város. **A régióban a szabadidős célú kerékpározás a legjellemzőbb.**

A régióban igénylik a kerékpáros infrastruktúra bővítését. A regionális kerékpárforgalmi nyomvonal szakaszos kiépítettsége miatt, azokaz leginkább a helyi kerékpáros forgalom veszi igénybe, az idegenforgalmi jellegű kerékpározás e régióra még nem jellemző.

Mindkét régióban érvényesek a korábban leírtak, melyek a kerékpárutak fenntartási, karbantartási munkáira vonatkoztak. Nem elégséges intézkedés az önkormányzatok hatáskörébe adni, annak anyagi, műszaki feltételeit is meg kell teremteni, mert az önkormányzatok ennek megoldására saját erőből nem képesek.

**A Duna bal parti régiójában még viszonylag újak a kerékpárforgalmi létesítmények, de a fertődi körzetben már tapasztalható a fenntartás átfogó megszervezésének sürgető volta, hiszen ott már 11 éves kerékpárút szakaszok is léteznek.**

# 5.4.) A SZABADIDŐS CÉLÚ KERÉKPÁROZÁS KÖZLEKEDÉSI ÉS GAZDASÁGI VIZSGÁLATA

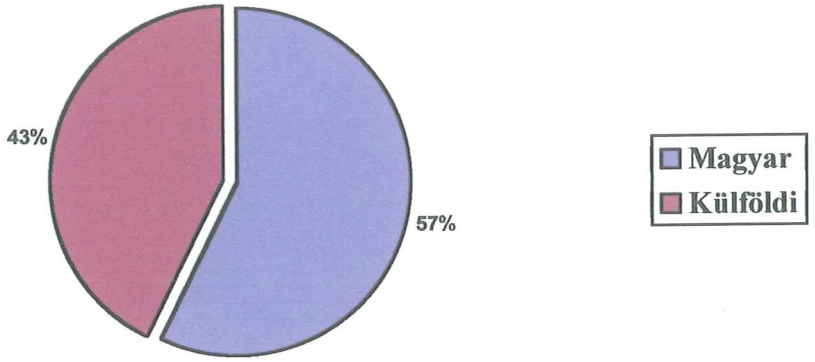
# BEVEZETÉS

Mivel a szabadidős célú kerékpáros forgalom gazdasági jellemzőinek vizsgálata képezi kutatási munkák egyik fő részét, ezért nemcsak magyar, hanem külföldi kerékpárosok megjelenésére is számítottunk. A kérdőív szerkesztése olyan volt, hogy a bizalmas jellegű gazdasági adatokat a kérdőív középső része tartalmazta. A kerékpárosok nyitottak voltak és előzetes várakozásainkkal ellentétben készségesen adtak adatokat. Az előzőekhez hasonlóan itt is két régióra bontva mutatjuk be az adatokat.

## 5.4.1.) A FERTŐ TAVI RÉGIÓ JELLEGZETESSÉGEI

Az első kérdés arra vonatkozott, hogy az illető milyen állampolgár, hiszen várhatóan jellegzetesen eltérő adatokra számíthattunk.

**1. Milyen állampolgár ?**

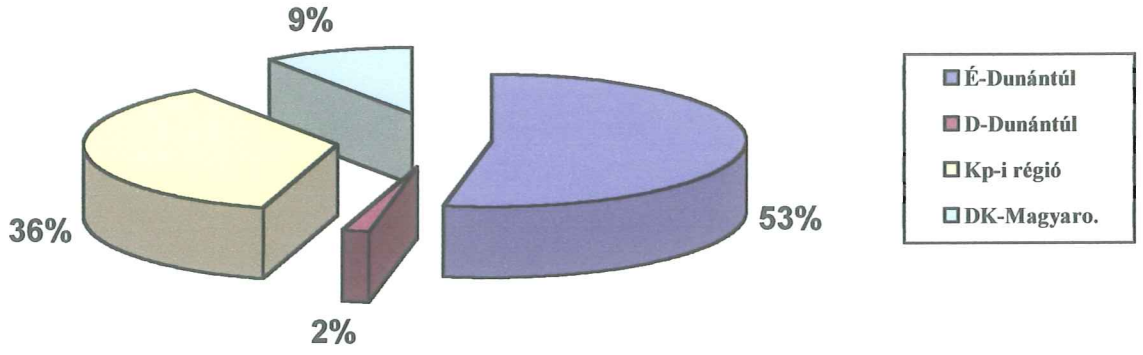



A régióban a megkérdezettek 57 %-a volt, magyar, tehát jelentős része volt külföldi látogató. A Fertő tavi régió nagyon kedvelt és népszerű a külföldi kerékpárosok körében, hiszen a kerékpározás szempontjából nagyon kedvező adottságokkal rendelkezik. Nem utolsó sorban azért sok külföldi azért tölti itt a szabadságát, mert a magyarországi árszint az Európai Uniós országokhoz képest lényegesen alacsonyabb árszintű.

Sajnos a kérdőív *nem tartalmazott az életkorra vonatkozó kérdést,* mert nem számítottunk ilyen nagyságrendű külföldi látogatókra. Pedig érdekes lett volna, hogy a külföldiek milyen koreloszlást mutatnak. Megemlítjük, hogy szemre vételezés alapján sok volt a nyugdíjas korú kerékpáros a térségben.

A következő kérdés arra vonatkozott, hogy a hazai kerékpáros honnan érkezett a régióba.

**2/a. Ha magyar, honnan jött kerékpározni erre a területre ?**




A magyar turisták több, mint fele, 53 %-a az Észak Dunántúlról, 36 %-a pedig a központi régióból, tehát Budapestről és Pest Megyéből érkezett a régióba.

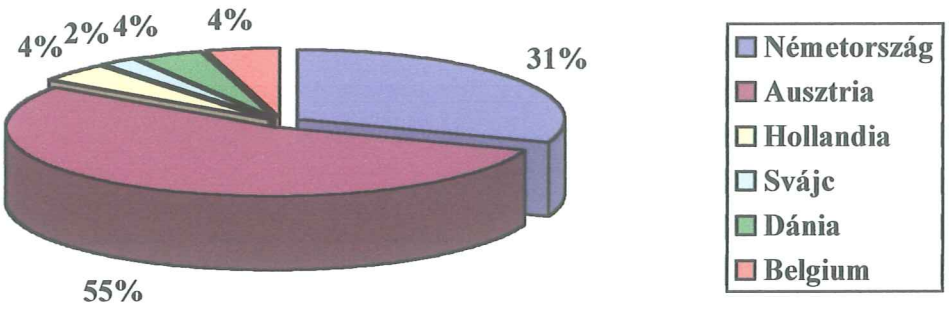
Észak Magyarországon a Fertő tó körüli kerékpározás lehetőségei közismertek.

A központi régióból valószínűleg szintén a Fertő tó ismertsége és a jó vasúti megközelítés miatt utaznak oda a szabadidős céllal kerékpározók. Érdekes, hogy a nagy kerékpáros hagyományokkal rendelkező délkelet-magyarországi területről sokkal nagyobb érdeklődés mutatkozott, mint a Dunántúl egyéb részeiből.

**Jól látható, hogy, hogy a szabadidős célú kerékpározás szempontjából kedvezőnek ítélt területet nemcsak a régió közvetlen közelében lévők hanem 47 %-ban viszonylag nagy távolságban élők is fölkeresik a területet.**

Megvizsgáltuk a külföldiek országok szerinti megoszlását is, melynek részleteit az alábbi ábra mutatja be.

**2/b. Ha külföldi, honnan jött kerékpározni erre a területre ?**

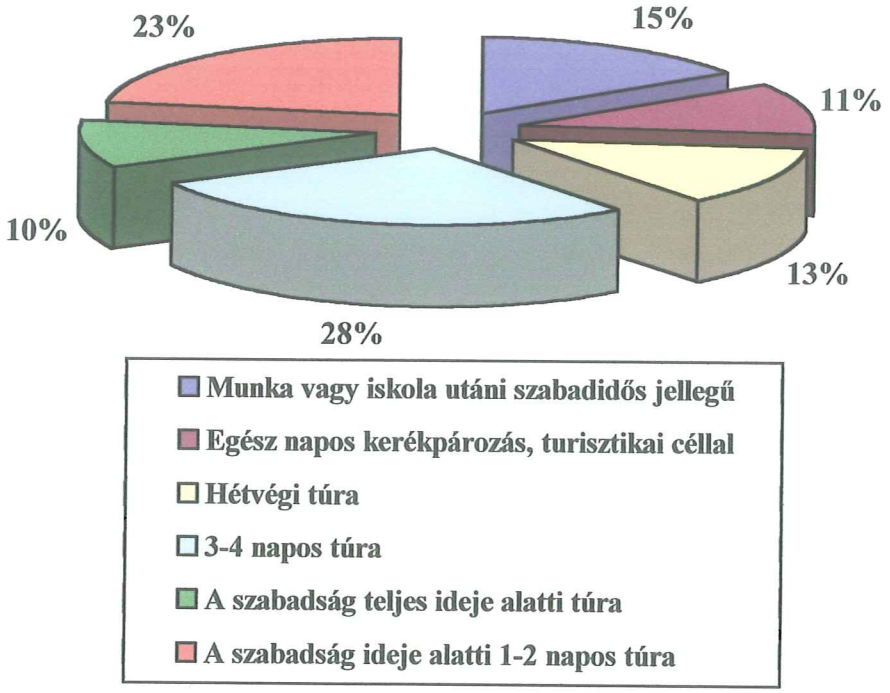



Az osztrák-magyar határ közelsége miatt domináns turistának az osztrák kerékpáros számit, de nem elhanyagolható a német turisták aránya sem. **Az osztrák és német túlsúly, összesen 86 %** főleg a hagyományos kapcsolatainknak és a határ menti területre jellemzően meglévő német nyelvismeretnek köszönhető. Az előzőekhez képest nagyságrendekkel kisebb arányban (4 %-ban) még jelenlévő Dánia, Hollandia és Belgium államokbeli turisták kedvelt szabadságolási célpontjává kezd fejlődni országunk ezen része. Ebben szerepet játszik a kerékpározáson kívül más kedvező tényező is, például a fürdőhely turizmus (Balf, Hegykő).

A harmadik kérdésünkben azt szerettük volna megtudni, hogy időtartamát tekintve milyen jellegű a szabadidős kerékpározás. Ennek ott van jelentősége, hogy gazdasági jellemzők szempontjából nem mindegy az, hogy a kerékpáros mennyi ideig tartózkodik a régióban. Más gazdasági hatása van egy munka utáni szabadidős célú kerékpározásnak és más egy egész napos túrának. Azt is szerettük volna megtudni, hogy jellemző-e az, hogy valaki az egész éves szabadságának ideje alatt kerékpározik a térségben, vagy csak a szabadságának egy részében ?

A kérdésre a 3. ábra ad választ.

3/a Milyen jellegű a túrázása?




**Megállapítható, hogy a Fertő tavi térségben legjellemzőbb a 3-4 napos túra 28%-os részaránnyal.** Itt minnenképpen figyelembe kell venni azt, hogy a gyakorlat alapján a tó 3-4 nap alatt kerékpározható körbe kényelmesen, tehát nem meglepő hogy ez szerepel a legnagyobb aránnyal.

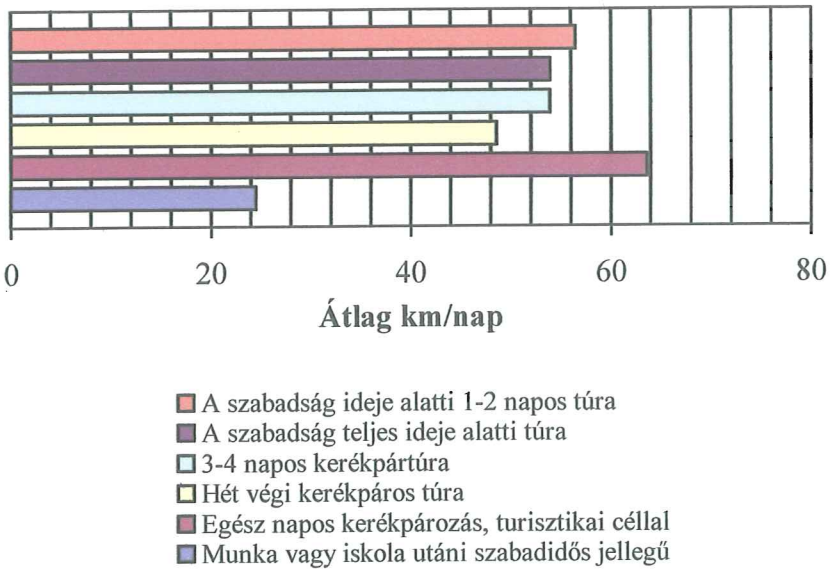
**Jellemző még a szabadságon belüli néhány napos kerékpározás,** valamint a munka vagy iskola utáni kerékpározás, ami nyilván a helyi lakosok szabadidős időtöltésére utal.

Ha összevonjuk a következő két kategóriát ( szabadság ideje alatti 1-2 napos túra + hétvégi túra), melyek időtartamukat tekintve megegyeznek, ezek együttesen 36 % -ot tesznek ki. Tehát a megkérdezettek több, mint harmada jelölte meg ezt.

Ebben a régióban, ahol a kerékpáros forgalom ¾-ét a turistaforgalom jelenti és, csak negyede a helyi forgalom, még itt is csak 10 % -ot tesznek ki azok, akik a szabadságuk teljes idejét kerékpározásra fordítják. Ezzel körülbelül azonos arányt képviselnek (11 %) azok, akik csak egy egész napos kerékpározáson vesznek részt.

Képet szerettünk volna nyerni arról is, hogy mennyi az átlagos kerékpározási hossz, a különböző időtartammal kerékpározók körében. Erről az alábbi ábra ad tájékoztatást.

**3/b. Átlagosan megtett kilométerek a túrázás jellegétől függöen**




A 3/a. ábrán látható volt, hogy a Fertő tavi régióban a megkérdezett kerékpárosok többsége a 3-4 napos és a szabadság ideje alatti 1-2 napos túrákat részesíti előnyben.

**A 3/b. ábra jól mutatja, hogy a legnagyobb távolságokat az egész napos turisztikai célú túrákon teszik meg, átlagosan 63,6 km-t.** Ennek oka az lehet, hogy 1 nap alatt a kerékpárosok nyilván a lehető legnagyobb távot akarják megtenni és erő tartalékolásra nincs szükség.

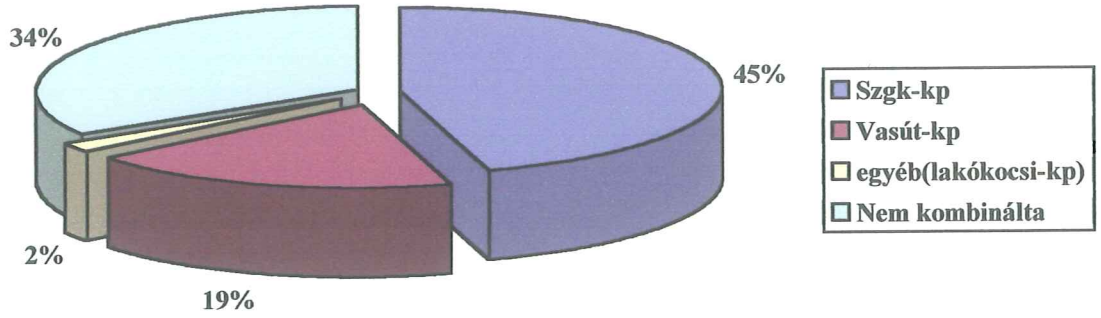
A több napos kerékpár-túrákon viszont tartalékolni kell az energiát a következő napra is. Így a hét végi és a 3-4 napos túrák esetében a naponta megtett távolság átlagosan 10-15 km-rel rövidebb, mint az egynapos kerékpár túrán.

A hét végi kerékpározás esetén kényelmes tempóban 48,6 km az átlagos távolság.

A legkisebb távolságot a munka vagy iskola utáni szabadidős jellegű kerékpározók teszik meg, átlagosan 24,5 km-t ami, ami várható volt. Ez kb. 1,5 órás kerékpározást tételez fel.

Mivel a Fertő tó kiemelt jelentőségű, ezért valószínűsíthető volt, hogy nem mindenki érkezett kerékpárral, hanem utazási módjait kombinálta.

**4. A mostani túrája során kombinálta-e az utazási módokat**



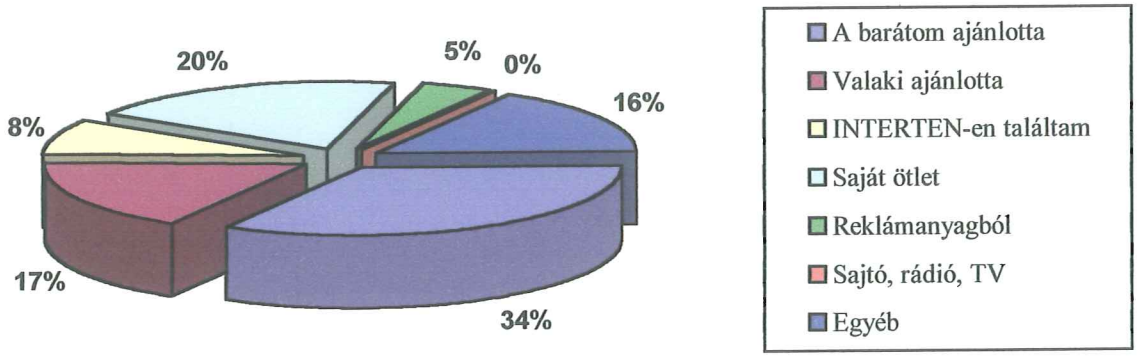

A legnagyobb részt, 45 %-ot azok képviselik, akik nem kombinálták az utazási módokat. Ezek vagy a helybéliek, vagy akik kerékpárral érkeztek a régióba.

**A kerékpárosok utazási módjainak kombinációjára leginkább a személygépkocsi+kerékpár jellemző 34 %-al.** Tehát a régióba személygépkocsival érkezik a látogató, majd kerékpárra száll.

Számottevő még, 19 %-kel a vasút és a kerékpár kombinációja is.

A következő kérdésben a régió megismerési módjait tártuk föl.

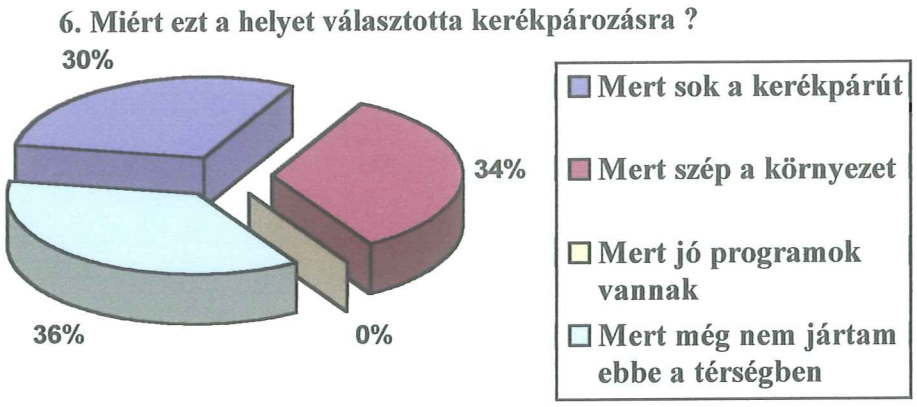
**5. Honnan értesült arról, hogy érdemes idejönni ?**




**A megkérdezettek 34 %-a a barátjától hallott a kerékpártúrára alkalmas Fertő tavi régióról.** 20 % saját maga ötletéből kereste föl a régiót. Nem elhanyagolható már az Internet szerepe sem 8 %-al, amit jellemzően a külföldiek jelöltek meg.

Sajnálatos a sajtó, illetve a média, és az egyéb reklámtevékenység **kihasználatlansága, hiszen senki sem jelölte meg információs forrásként!**

E kérdés volt hivatva föltárni a régió fölkeresésének okát.




A kördiagramból jól rangsorolható, hogy a kerékpározás célterületének meghatározásában.

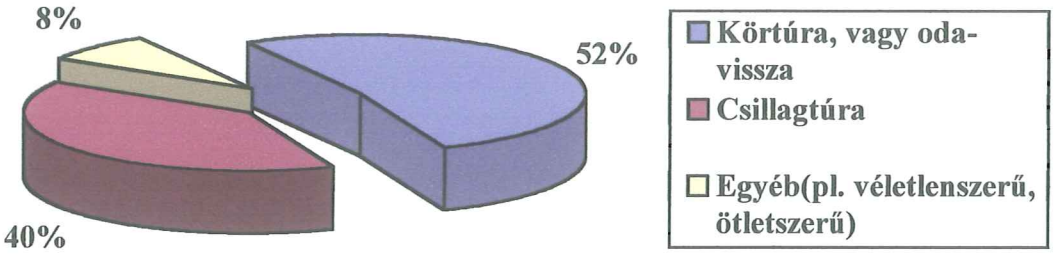
- **36 %-ban új, ismeretlen terület felfedezése a kerékpárosok célja.**
- 34 %-ban befolyásolja a döntést, hogy szép a környezet. Ez a két tényező azonban minden utazás, kirándulás, nyaralás esetében a választás döntő szempontja. Ugyanakkor a kerékpártúrák során
- ***30 % döntését az befolyásolja, hogy van-e a régióban a kerékpárút.***

**Azt a térséget tehát ahol nincs kerékpárút, valószínűleg nem is fogják nagy számban fölkeresni a kerékpározó turisták.** (Ez a rangsorolás teljesen egyező képet mutat a nemzetközi kutatások eredményeivel.) Ez viszont azt jelenti, hogy a kerékpárutak kiépítésekor, a kerékpárút-hálózatok kialakításakor az nem lehet a szempont, hogy van-e már ott kerékpárforgalom. **Mert lappangó, nem látható igény valószínüleg van, csak az nem kimutatható.** Ahol nincs lehetőség biztonságos kerékpározásra, ott inkább lemondanak erről a közlekedési, szórakozási, és testedzési módról az emberek, saját és gyerekeik testi épsége érdekében.

**Ezt támasztja alá a lakossági kikérdezés alapján nyert információ is, miszerint a kerékpárút legnagyobb erényeként a biztonságos közlekedést nevezték meg.**

A 7. kérdésre adott válaszok megmutatják, hogy az emberek milyen lellegű túrázásokat részesítenek előnyben.

**7. Ha több napos túrázásra indul, milyen jellegű a túrája ?**

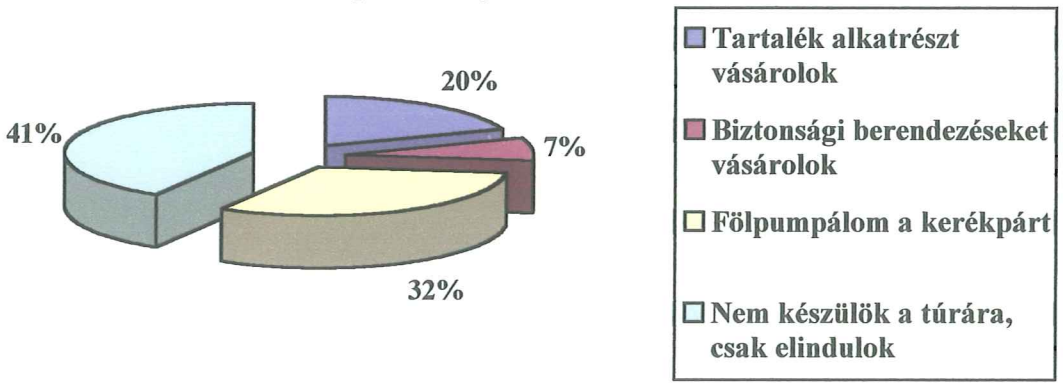



Látható, hogy a legtöbb kerékpáros, **52 %-os részaránnyal a körtúrákat kedveli.** A 3-4 napos túrákra és a szabadság alatti 1-2 napos túrákra is ez a túrázási forma jellemző.

Jellemző még az úgynevezett csillagtúra, amikor egy nap-nap után egy adott helyről indul a kerékpáros és ugyanoda tér vissza. A 40 %-os arány nagyon figyelemre méltó, mert ezek a túrázók megszállnak egy helyen és néhány napig igénybe vesznek vendéglátó ipari szolgáltatást.

A 8, 9, és 10-es kérdések összefüggnek, mert annak megismerésére vonatkoznak, hogy a kerékpárosok a túra előtt milyen előkészületeket tesznek a kerékpárjukkal, saját maguk fizikai állapotával, illetve egyéb módon ami valójában a szellemi fölkészülést takar.

**8. Milyen előkészületeket tesz a kerékpárjával kapcsolatban, ha több napos kerékpárútra indul ?**



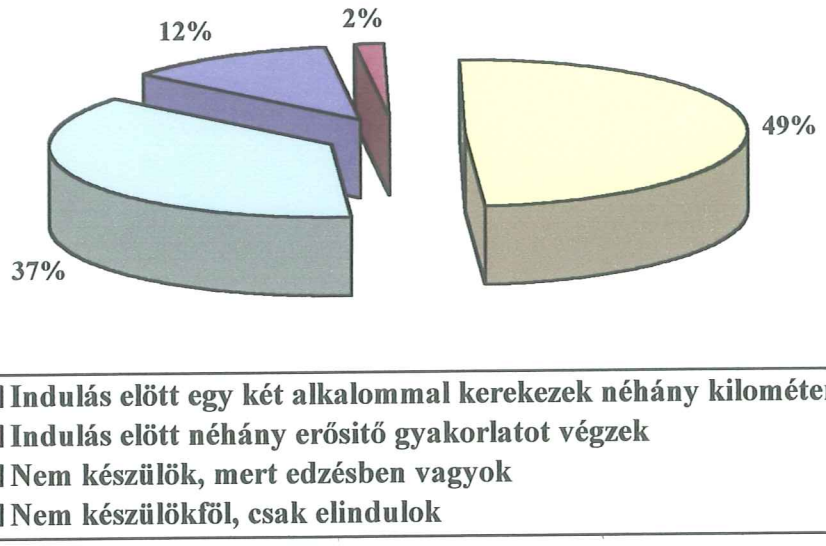

A 8. ábrából megállapítható, hogy a válaszadóknak csak 27 %-a fordít pénzt a kerékpárjára, még a többnapos kirándulás előtt is.

**73 % viszont komolyabb felkészülést egyáltalán nem tesz.** Ez nagy "magabiztonságra" vall, figyelembe véve azt, hogy a munka-, iskola utáni kerékpározás kivételével, a kerékpáros turisták napi 48-63 km-t tesznek meg.

A legmegdöbbentőbb az, hogy a kerékpárosok 41 %-a egyáltalán nem tesz előkészületet nem tesz. Ez érthető a munka, vagy iskola után kerékpározók esetében, de az csak 15 %-os részarányt képvisel.

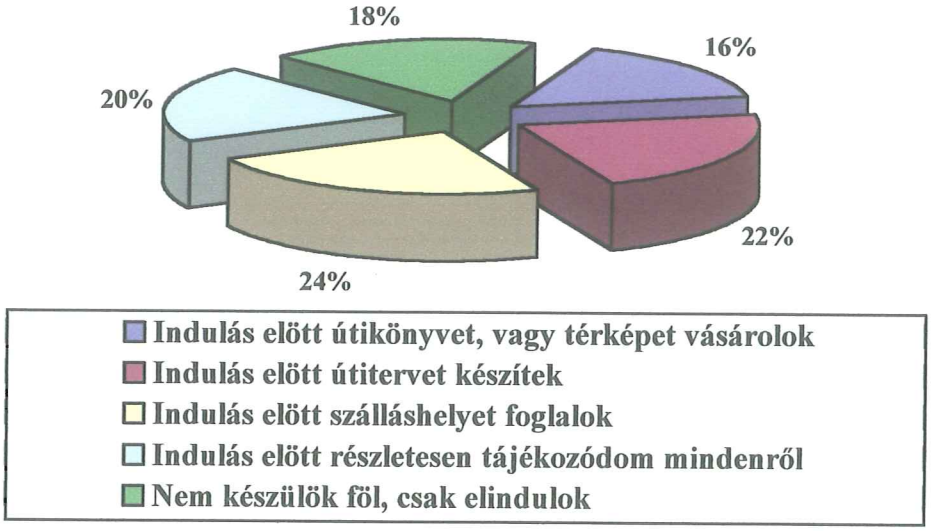
**Eltekintve a 15 %-os részaránytól, a több napra induló kerékpárosok 26 % fölkészületlenül vág neki az útnak.**

**9. Fizikailag fölkészül-e, ha több napos kerékpártúrára indul**




A fenti ábra szerint a kerékpárosok fizikai felkészülése nem különbözik lényegesen a kerékpár műszaki felkészítésétől. **A kerékpárosok 14 %-a fizikailag fölkészül** a hosszabb kerékpározásra. Igaz 49 % saját bevallása szerint edzésben van. Eltekintve a munka vagy iskola utáni kerékpározók arányától (15 %), **22 % egyáltalán nem készül föl fizikailag.**

**10. Fölkészül-e egyéb módon, ha több napos kerékpártúrára indul ?**

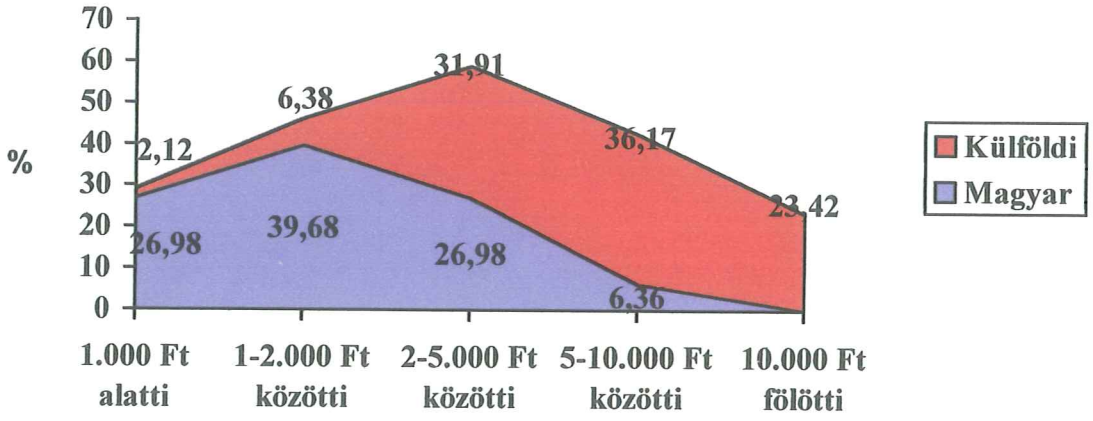



A 10. ábra a fölkészülés egyéb módjaira világít rá. A kerékpáros turisták **82 %-a minden szokásos úti előkészületet megtesz, ami egy több napos utazáshoz egyébként is szükséges.**

**A vaktában elindulók aránya e tárgykörben csak 7 %-os arányú.**

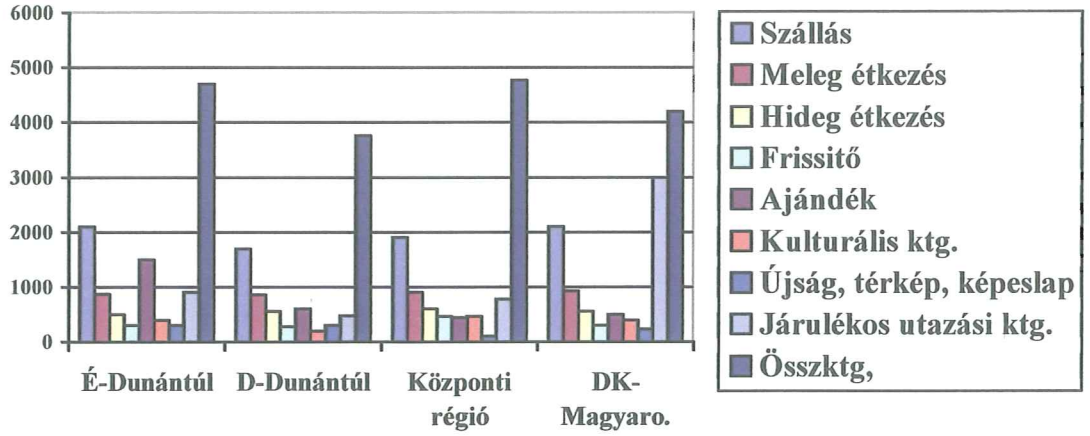
Most érkeztünk el a bizalmas jellegű, konkrét pénzügyi kérdésekhez, amelyben az első a túra előkészületi költségeire vonatkozott.

**11. Több napos túra esetén körülbelül milyen összegű a túra előkészületi költsége**



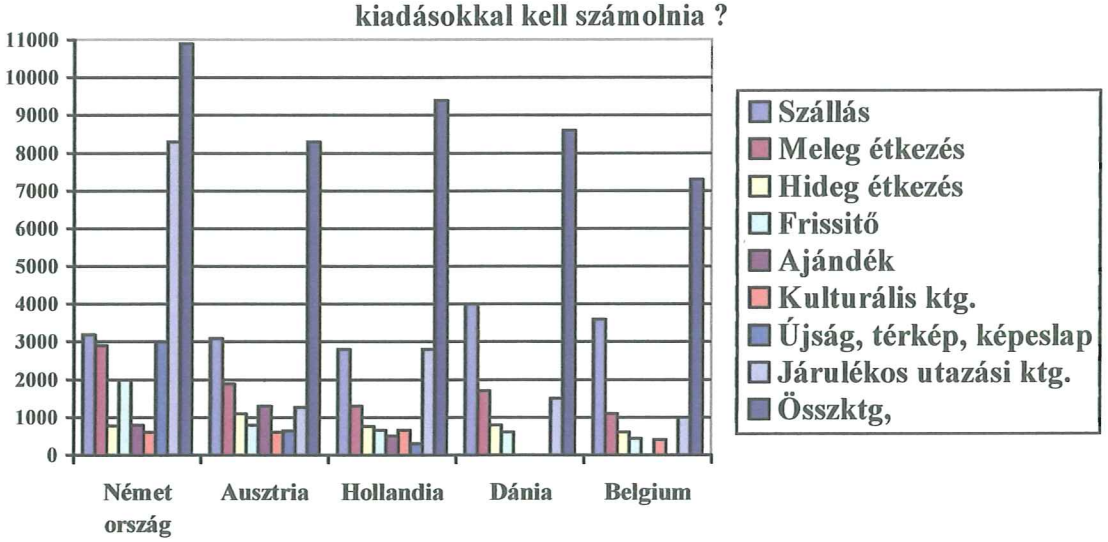

A 11. ábrából kitűnnek a jelenlegi gazdasági különbségek. A magyar turisták előkészületi költségei 1-2.000 Ft között mozognak, de jellemző 2-5.000 Ft közötti átlagérték, míg a külföldiek átlagköltségei az 5-10.000 illetve 10.000 Ft feletti értékhatárok körül mozognak.

**12/a. Ha magyar, több napos kerékpártúra közben milyen kiadásokkal kell számolnia ?**




A magyar turisták különböző kiadásai nagyjából megegyeznek, ez alól a kerékpártúra összköltsége kivétel, ami magasabb Központi, illetve a É-Dunántúli régióból érkezetteknél és alacsonyabb a D-Dunántúli és DK-Magyaro.-i régióból érkezetteknél. A járulékos költségek ( pl. benzin ) természetesen a DK-magyarországi területekről érkezetteknél a legmagasabb ami a nagy távolságokból adódott. **Az egy főre eső költség 4-5.000 forint/nap.** Ugyanezt a kérdést természetesen a külföldieknek is föltettük.

**12/b. Ha külföldi, több napos kerékpártúra közben milyen kiadásokkal kell számolnia ?**



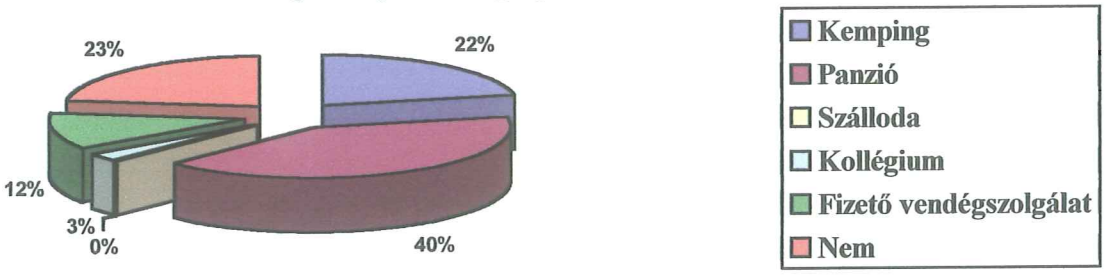

**A 12/b ábra bemutatja, hogy a külföldi túristák jóval többet költenek összességében. Az összköltségek két-háromszorosát teszik ki a magyarokénak.** Ennek ugyan jelentős része a járulékos utazási költség, de ha pl. a meleg étkezést nézzük, akkor a magyarok 1000 Ft körüli összeget költenek, ami megfelel egyszeri közepes vendéglátó ipari egység

árszintjének. A meleg ételt valószínűleg este fogyasztják. A külföldiek kb. kérszer annyit költenek meleg ételre, bár a belgák a magyarokhoz hasonló nagyságrendet költenek. A különbség talán a napi kétszeri meleg étkezésből, vagy a magasabb kategóriájú vendéglátó egység igénybe vételéből adódik.

A szállás költségek a külföldiek esetében duplája a magyarokénak.

Az ajándék tárgyak vásárlásában a német és az osztrák vendégek járnak az élen, 2-3000 Ft-os összeggel, a többiek kb. a magyarokéval megegyező, 1-2.000 Ft összegeket fordítanak e célra.

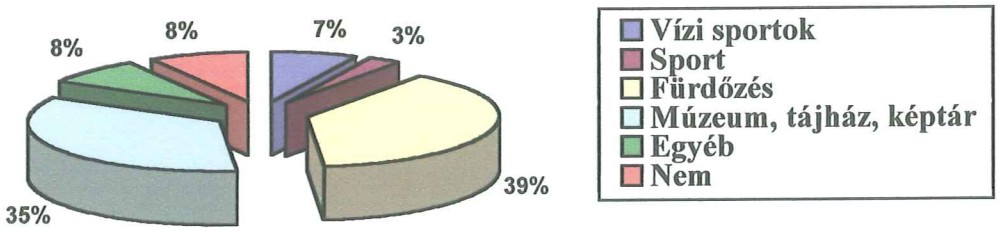
**13. Jelenlegi túrája során igénybe vesz-e szálláshely szolgáltatást ?**




Mind a magyar, mind a külföldi kerékpáros túristák a panziókat részesítik elönyben, szállodába a megkérdezettek közül egyik sem lakott, nyilvánvalóan a magas árak, meg a kerékpározáshoz nem való túlzott kényelem miatt. Akik nem vesznek igénybe semmiféle szálláshelyet azok általában a helybeli lakosok.

Szerettük volna azt is megtudni, hogy a kerékpáros csak kerékpározik vagy a túrája során más tevékenységet is végez.

**14. A túrája során igénybe vesz-e valamilyen szabadidős szolgáltatást ?**

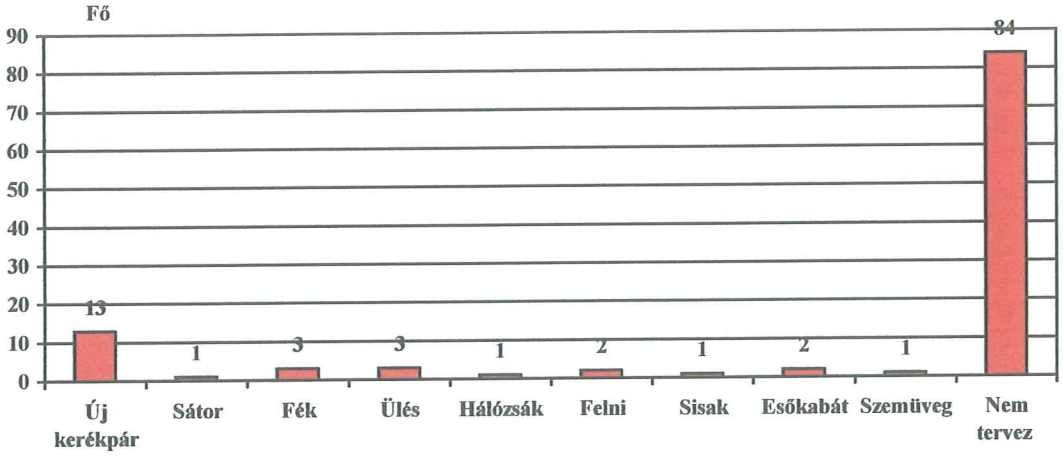



**A 14. ábrán látható, hogy csak 7% válaszolt nemmel erre a kérdésre.** A kerékpáros turista egyéb sport-szolgáltatást nem vesz igénybe útja során, maga a közlekedési eszköz szolgál egyben a testmozgás eszközéül. **Túra során a kerékpáros turista előszeretettel fürdőzik (39 %), illetve az útjába eső múzeumi és egyéb kulturális látnivalókat nézi meg (35 %).** A regionális kerékpárforgalmi nyomvonalak kialakításakor célszerű lenne figyelembe az információkat A korábbiakban már jeleztük, hogy a kerékpártúra célmeghatározásánál a kerékpárosok a meglévő

kerékpárút megléte mellett, a megtekinthető látnivalók nagyban befolyásolják a túra helyének kiválasztását.

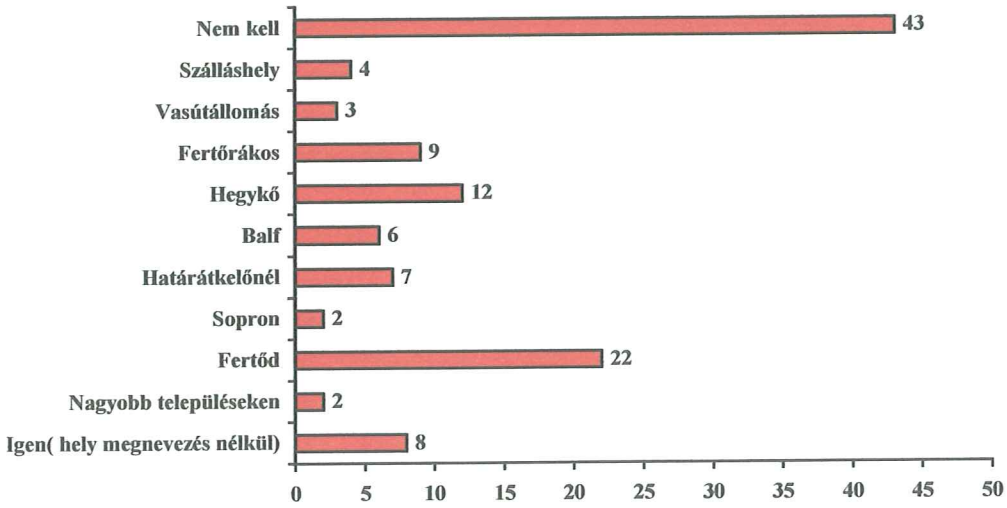
A következő néhány kérdés a kerékpárosok jövőben várható irányultságára és a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos javaslat tételra vonatkozik.

**15. Az eddigi túra tapasztalatai alapján tervez-e a jövőben kerékpározással kapcsolatos kiadásokat ?**




**A 15. ábra adatai szerint a kerékpárosok döntő többsége, 84 %-a a jövőben nem tervez kerékpározással kapcsolatos kiadást.** A túrán szerzett tapasztalatai alapján 13 % új kerékpár vásárlását határozta el. Megemlíthető még a fék és az ülés tervezett cseréje, 3-3 %-os részaránnyal. Az egyéb kiegészitők szinte elhanyagolható nagyságrendet képviselnek.

**16. Ön szerint lenne-e igény ezen a területen kerékpáros információs központra?**



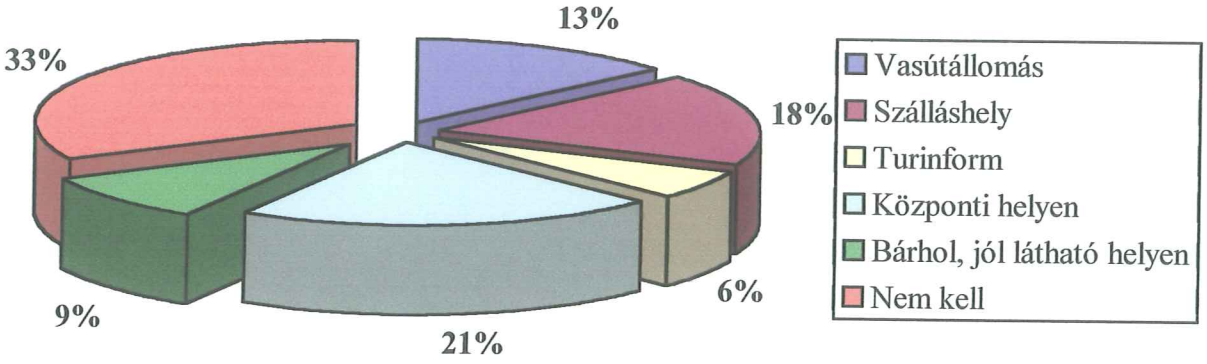

A 16. ábrában a válaszadókat főben adtuk meg, mert volt olyan megkérdezett, aki több választ is adott. A 118 válaszból az a kép jelenik

**létrehozását.** 19 % szerint Fertődön lehetne egy ilyen, 14 %-ban pedig jónak látnák valahol, nagyobb településeken, vagy határátkelőnél.

Véleményünk és tapasztalataink szerint egy kerékpártúra megszervezése és ezen való aktív részvétel meghatározott elszántságot, önállóságot, szervező készséget feltételez. **Ha tehát mind az útirány mind az útvonal kellő kitáblázottságú és a területen a szükséges és elérhető szolgáltatások megvannak, egyébre a kerékpáros turistáknak nincs szüksége.**

*A külföldi, főleg angliai tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpáros turizmus kiszolgálására szerveződő utazási irodákra, vagy a kínált kerékpártúra programokra nincsen nagy igény.*

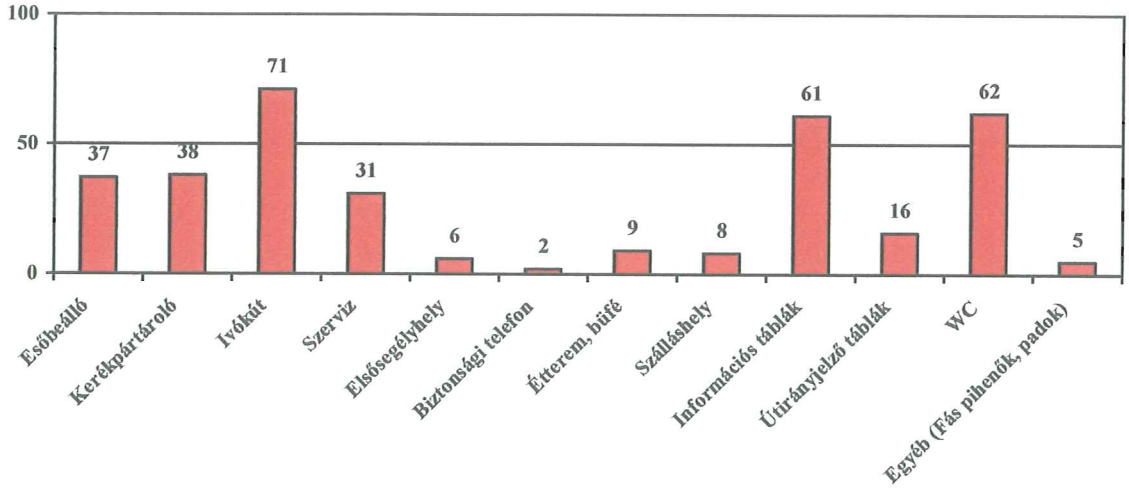
**17. Ön szerint, lenne-e igény egy-egy területen kölcsönzőre ?**




**A megkérdezettek 2/3-a szerint jó lenne valahol, egy-harmada szerint nincs rá szükség.**

Legtöbben egy, a régió központi helyén lévő kölcsönzőt látnának szívesen, 21 % részaránnyal. Ezt követi a szálláshely, illetve a vasútállomás helymegjelölés. Az előző kérdés végén jelzett külföldi tapasztalathoz hasonlót jelez a Turinformhoz kapcsolódó kerékpáros szolgáltatás 6 %-os részaránya.

18. Milyen szolgáltatásokat hiányol a kerékpárutak mentén ?




E kérdésnél több választ lehetett adni, így az ábra a válaszok darabszámát tünteti föl. A válaszadók legfontosabbnak az ívókútak, az információs táblák és a WC-k meglétét, illetve kiépítését igényelnék. Ezeken kívül a kerékpár tárokók az esőbállók és a szervizek hiányoznak a kerékpárosoknak.

## 5.4.2.) A DUNA BALPARTI RÉGIÓJÁNAK JELLEGZETESSÉGEI

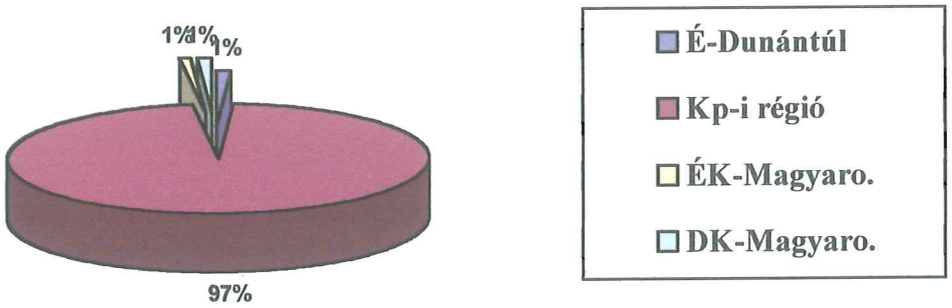
A régióban a megkérdezettek száma 101 fő volt.

1. **Kérdés: „A milyen állampolgárságú ?"**

**A megkérdezettek mindegyike magyar állampolgárságú volt, külföldi látogatóval a vizsgálat ideje alatt nem találkoztunk.**

A második kérdés arra vonatkozott, hogy a kerékpáros honnan érkezett a térségbe.

**2. Ha magyar, honnan jött kerékpározni erre a területre ?**

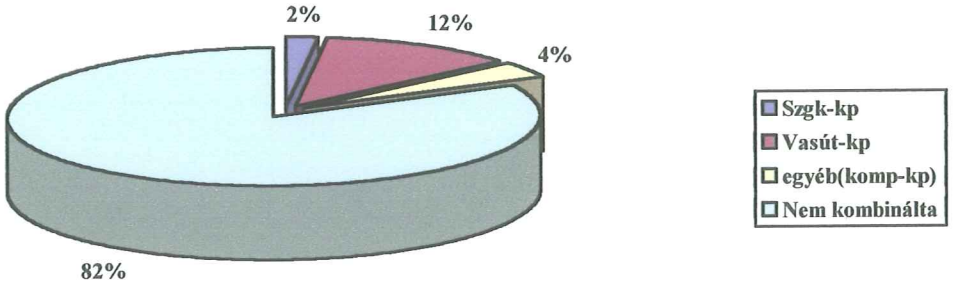



Látható, hogy szinte minden kerékpáros a központi régióból érkezett.

3. **Kérdés:** Milyen jellegű a túrázása ?

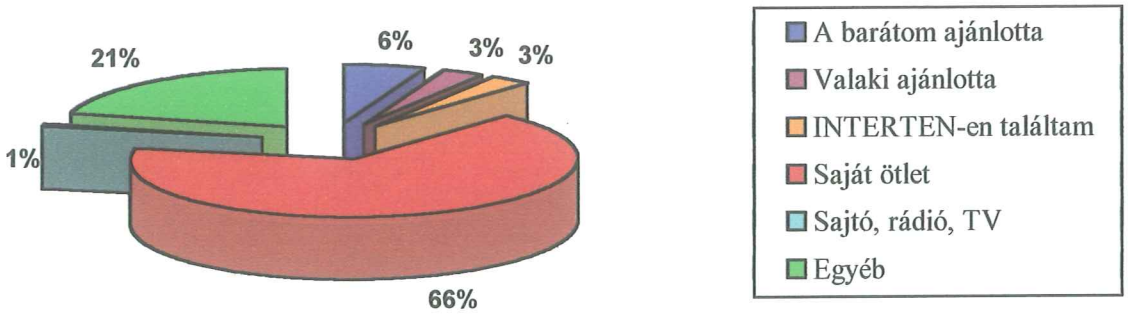
**A megkérdezettek mindegyike 1 napos kerékpártúrán vett részt, és átlagosan 57,1 km-t tett meg.**

**4. A mostani túrája során kombinálta-e az utazási módokat**



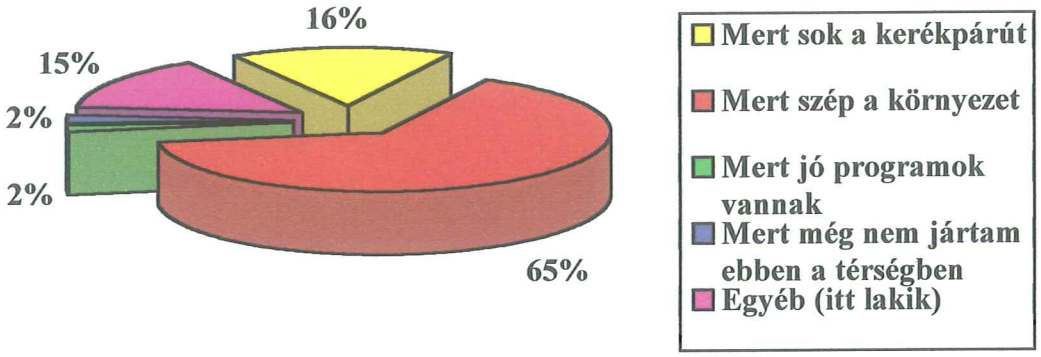
Mivel az összes kerékpáros egy napot töltött a régióban érthető, hogy 82 % nem kombinálta a kerékpározást más utazási móddal. 12 % a vasúti közlekedéssel kombinálta a túráját, ami a Budapest-Szob vasútvonal kedvező adottságai miatt érthető. ! % jelölte meg a kompot, tehát a Szentedrei-szigetet is érintette.

**5. Honnan értesült arról, hogy érdemes idejönni ?**



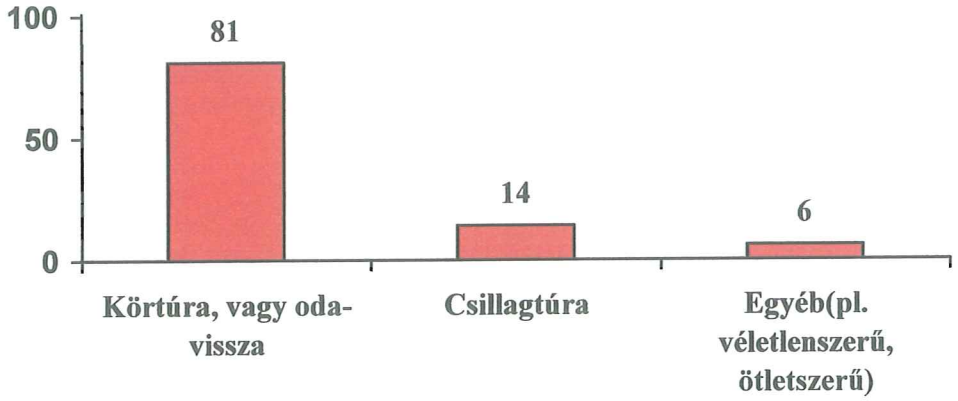

Az itteni kerékpározók 2/3-a saját ötletként jött a térségbe, ami érthető, hiszen valószínűleg a térségben lakik. Hazánkban az Internet-ről való információ szerzés még nem általános, itt 3 %.ot százalékot képvisel. A sajtó, rádió, TV médiák szerepe alig mérhető.

**6. Miért ezt a helyet választotta kerékpározásra ?**




A másik régióhoz, és a nemzetközi vizsgálatokhoz hasonlóan itt is ugyanazok az ismérvek alapján döntenek a kerékpárosok az úti cél, és útirány meghatározásakor.

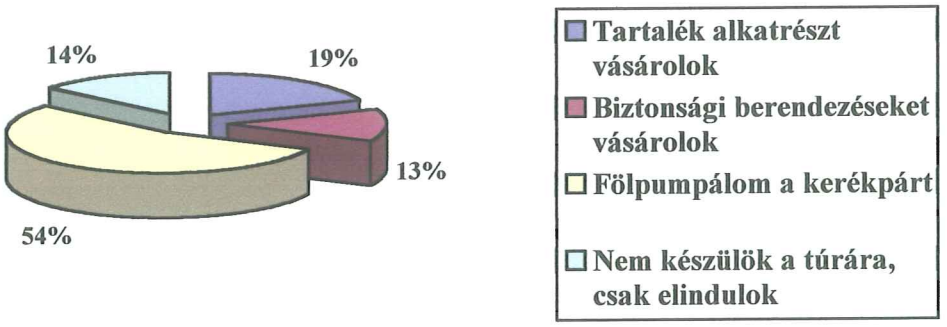
**7. Ha több napos túrázásra indul, milyen jellegű a túrája ?**




Mivel valamennyi kerékpáros egynapos kerékpáros túrán volt jelen a régióban, ezért a kérdést nem a több napos, hanem az egy napos túrára vonatkoztattuk. Döntő részt, 81 %-os részarányt a körtúrák, vagy az oda-vissza utak képviselnek. A több napot igénybe vevő csillagtúrák csak 14 %-ban vannak jelen a kerékpárturizmusban. Itt a régiót érintő, azon áthaladó kerékpárosok szerepelnek.

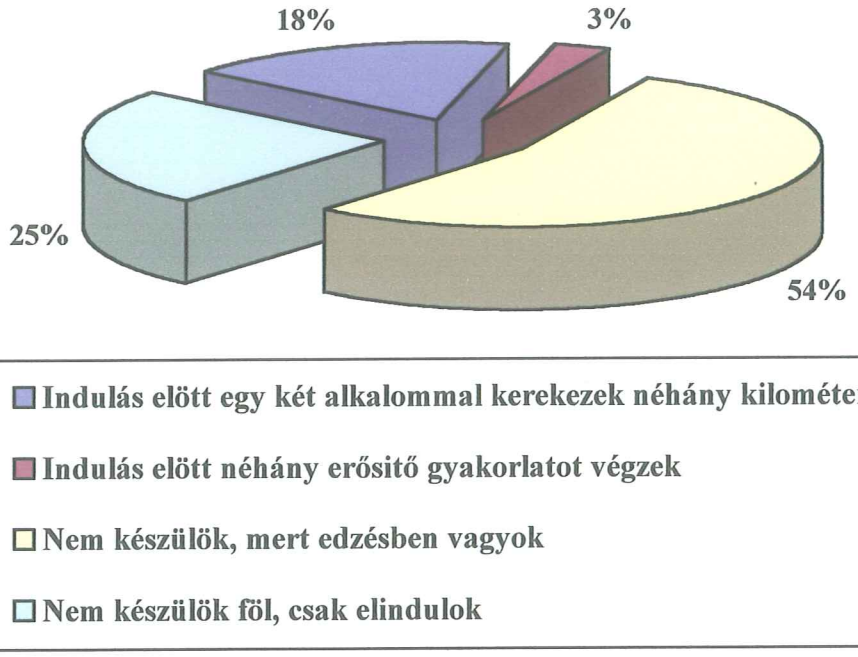
**Mivel a több "napos túra" nem értelmezhető ebben a régióban, ezért a 8, 9es kérdésre adott válaszok itt is az egynapos túrán jelenlévő kerékpárosokra vonatkozik.**

**8. Milyen előkészületeket tesz a kerékpárjával kapcsolatban, ha több napos kerékpárútra indul ?**




A kerékpár műszaki felkészítését tekintve ebben a térségben jobb a helyzet, az emberek jobban fölkészülnek. A kerékpártúra előtt az emberek 54 %-a fölpumpálja a kerékpárját, 19 % tartalék alkatrészt vásárol. 14 % -os részarányú a minden nekikészülés nélkül elinduló kerékpáros.

**9. Fizikailag fölkészül-e, ha több napos kerékpártúrára indul**




A személyi felkészülés tekintetében is jobban áll a Duna parti régió, a Fertő tavihoz képest, mert itt csak 25 %-uk indul el fölkészülés nélkül. Saját bevallásuk szerint a kerékpárosok 54 %-a van edzésben.

**10. Kérdés:** Fölkészül-e egyéb módon, ha több napos kerékpártúrára indul.?

Ebben a régióban ez a kérdés nem volt értelmezhető.

**11. Kérdés:** Több napos túra esetén körülbelül milyen összegű a túra előkészületi költsége?

Ebben a régióban ez a kérdés nem volt értelmezhető.

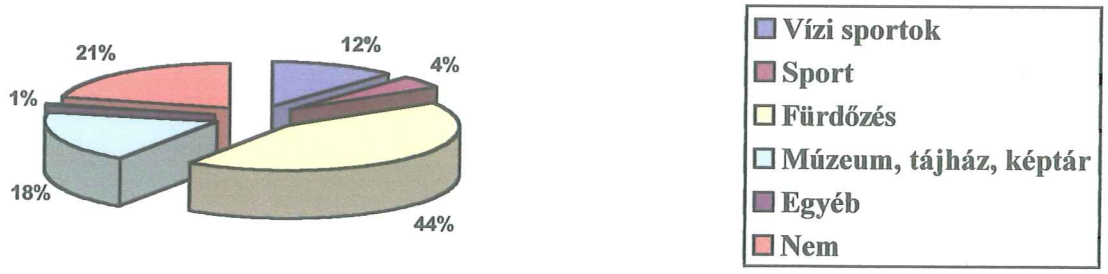
**12. Kérdés:** Több napos túra kerékpártúra közben milyen kiadásokkal kell számolnia ?

Ebben a régióban ez a kérdés nem volt értelmezhető.

**13. Kérdés:** Jelenlegi túrája során igénybe vesz-e szálláshely szolgáltatást?
Ebben a régióban ez a kérdés nem volt értelmezhető.

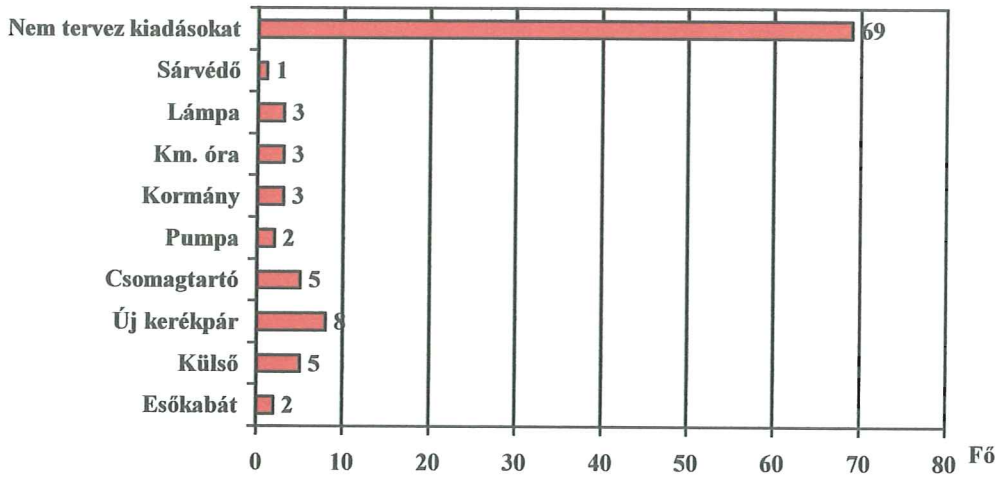
A 14.kérdés a túra soráni egyéb tevékenységre vonatkozott.

**14. A túrája során igénybe vesz-e valamilyen szabadidős szolgáltatást**



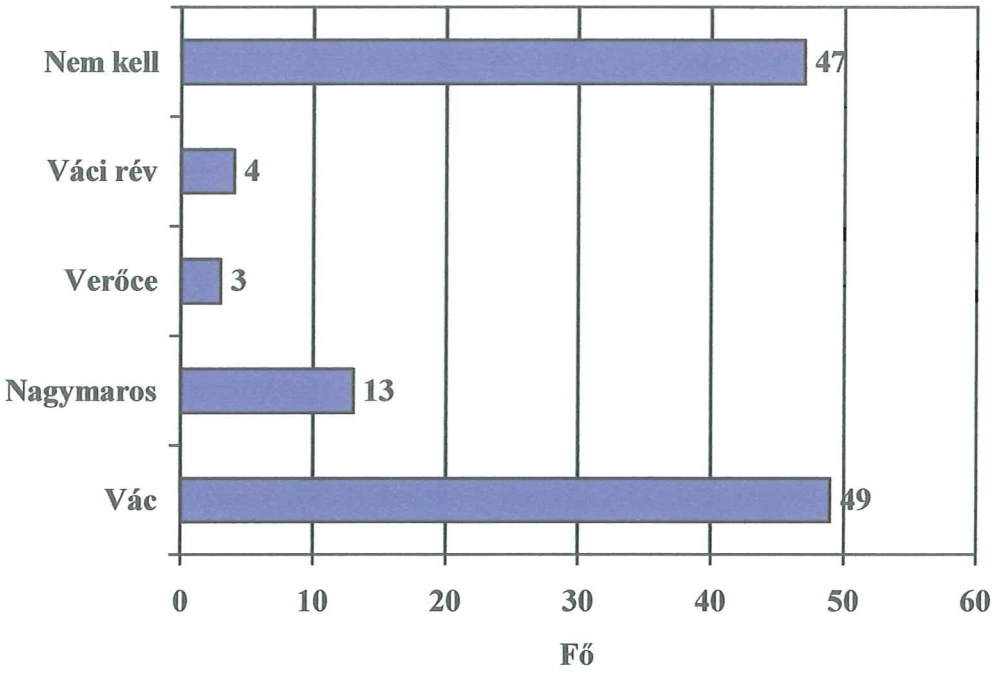

A szabadidős szolgáltatások igénybevételét vizsgálva megállapítható, hogy az igény megegyezik mindkét régióban. 44 %-ban csak fürdőzésre vágynak kerékpározás közben, illetve kulturális programként múzeum, tájház, képtár megtekintése is szóba jöhet, de már csak 18 %-os igénnyel. **A kerékpározók 21 %-a nem igényel semmilyen szabadidős szolgáltatást.**

**15. Az eddigi túra tapasztalatai alapján tervez-e a jövőben kerékpározással kapcsolatos kiadásokat ?**



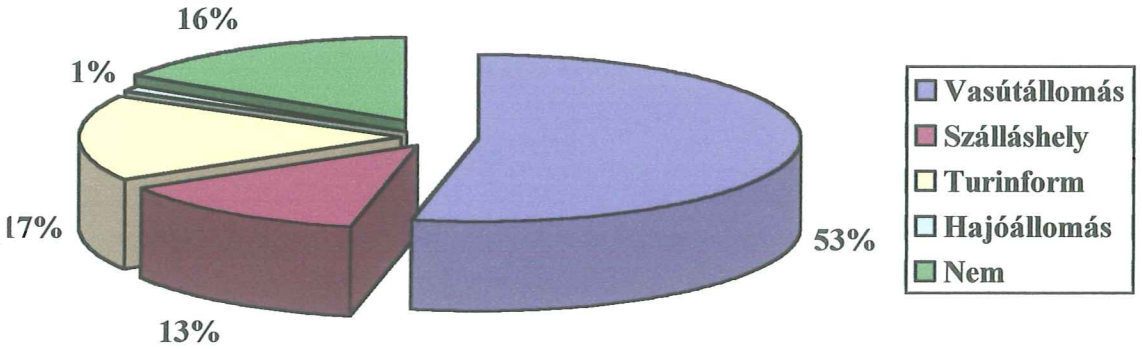

A többség, 69 % nem tervez kerékpározással kapcsolatos kiadásokat a jövőben. Ha igen a válsz, akkor 8 % új kerékpárt szeretne, illetve csomagtartót és külső gumit (5-5%).

**16. Ön szerint lenne-e igény ezen a területen kerékpáros információs központra?**




Volt, aki több választ is adott, ezért adjuk meg főben a válaszokat. Az összes válasz közül 42 % tartja szükségesnek Vácon egy kerékpáros információs központ kialakítását, 41 % viszont egyáltalán sehol nem tartja szükségesnek. 11 % Nagymaroson szertne kerékpáros központot.

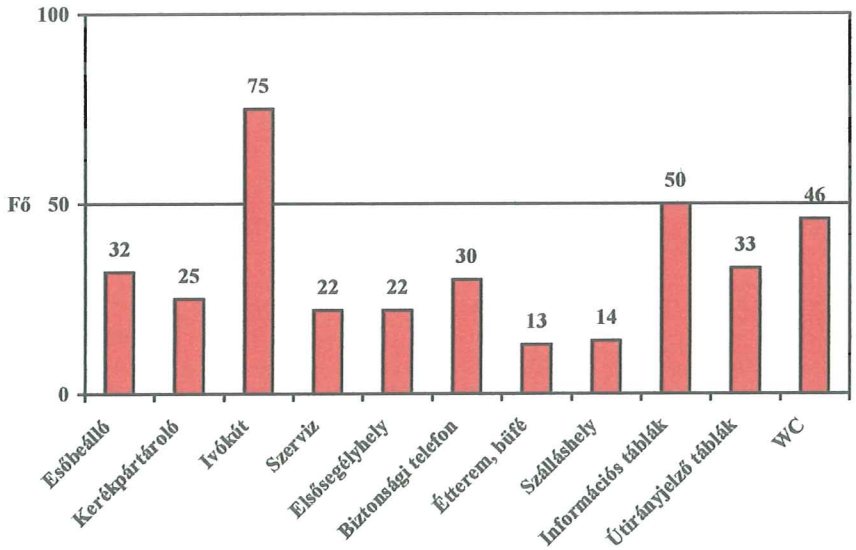
**17. Ön szerint, lenne-e igény egy-egy területen kölcsönzőre ?**




A Duna bal partján vezetett regionális kerékpárút térségében a megkérdezett kerékpárosoknak **16 %-a nem tartja szükségesnek** a kerékpár kölcsönzőt. **84 % szerint viszont szükség lenne kölcsönzőkre.**

Legfőképpen a vasútállomáson (54%) a Turinformnál (17 %), a szálláshelyeknél (13 %).

**18. Milyen szolgáltatásokat hiányol a kerékpárutak mentén ?**




E régióban az ivó kutak, az információs jelzőtáblák és a WC-k fontosságát emelték ki. Fontosnak tartják még az útirány jelző táblákat az eső beállókat és a biztonsági telefonokat.

# 6.) ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS, JAVASLATOK

A szabadidős célú kerékpáros közlekedés gazdasági hatásainak kutatása már több nyugat-európai országban is napirenden van. A külföldi és jelen kutatás alapcélja az volt, hogy a szabadidős célú kerékpározás hatásait jobban megismerjük.

A kutatás egyik fontos jelentősége az, hogy szubjektív megítélés helyett, számszerűsített adatsorral mutatja be a kerékpáros közlekedés eddig nem vizsgált hatásait.

Az elvégzett kutatás eredményei felhasználhatók mind a közigazgatás szintjén, mind a társadalmi civil szerveződések körében. A gazdasági vizsgálat rámutat olyan kedvező jelenségekre, amely a kis, illetve elmaradott települések számára egyfajta kitörési irányt jelenthet.

Az első fejezetben föltett kérdésekre, hogy:

- Van-e a megépült regionális kerékpárutaknak számszerűsíthető gazdasági hatása az érintett településeken ?
- A kerékpárforgalmi nyomvonal mentén hogyan alakult a vállalkozások száma az évek során, és milyen jellegűek ezek ?
- Megváltozik-e egy település modal splitje, ha megvalósul és működik egy regionális kerékpárforgalmi nyomvonal ?
- A megépült regionális kerékpárutak milyen hatással vannak az emberi kapcsolatokra, illetve jelezhető-e ilyen hatás ?
- Milyen hatással vannak a megépült regionális kerékpárforgalmi létesítmények a helyi, a helyközi, az országos és esetleg a nemzetközi kapcsolatokra ?

**A két kiválasztott régió lényegesen eltér egymástól.** A Fertő tavi régióban már a 80-as évek végén megkezdődött a kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása, így mára jelentős hosszúságú, összefüggő szakaszok valósultak meg, míg a Duna bal parti régiójában a 90-es évek második felében kezdődött meg a fejlesztés, és ma még nem összefüggő a hálózat.

A kutatás rávilágított az eltérésekre és az azonosságokra. A munka négy alap forrásra támaszkodott. 3-3 kiválasztott településen megvizsgáltuk a polgármesteri hivatalok, a helyi vállalkozók és a szabadidős céllal közlekedő kerékpárosok regionális kerékpárforgalmi nyomvonalról alkotott véleményét. A negyedik vizsgálati rész a kiválasztott települések közlekedési szokásait elemezte. Röviden összefoglaljuk az egyes munkarészeket.

## 6.1.) AZ ÖNKORMÁNYZATOK VÉLEMÉNYEINEK FŐBB ÖSSZEFÜGGÉSEI

A 90-es évek második felétől kezdődően a kereskedelmi szálláshelyek száma határozott növekedést mutat mindkét régióban. A vállalkozásokon belül megvizsgáltuk a kerékpáros közlekedéssel összefüggésbe hozható vállalkozások számának alakulását. A Fertő tavi régióban 1998-ig határozott növekedés figyelhető meg. A növekedés mértéke 1990-hez képest 3-7 szeres. Összehasonlításként az adatokat összevetettük a régió közelében lévő néhány településsel. Megállapítható, hogy ezekben a településekben nem mutatható ki hosszan tartó emelkedési szakasz. Ezekben a településekben a vállalkozások száma lényegében változatlan. A Fertő tavi régió önkormányzatai érzékelik a szabadidős célú kerékpáros forgalom hatásait. Ilyen hatásokat a Duna parti régió települései nem érzékelnek. E vizsgálat legfontosabb fölvetése a megépült kerékpárutak fenntartási hiányosságának témaköre. **Az önkormányzatok nagyon kis ráfordítással üzemeltetik a kerékpárforgalmi létesítményeket. Ez rövid időn belül országos szinten is meg fog jelenni, hiszen az évtized közepére várhatóan nagy számban jelentkeznek majd a fenntartási munkák elmaradására visszavezethető hiányosságok.**

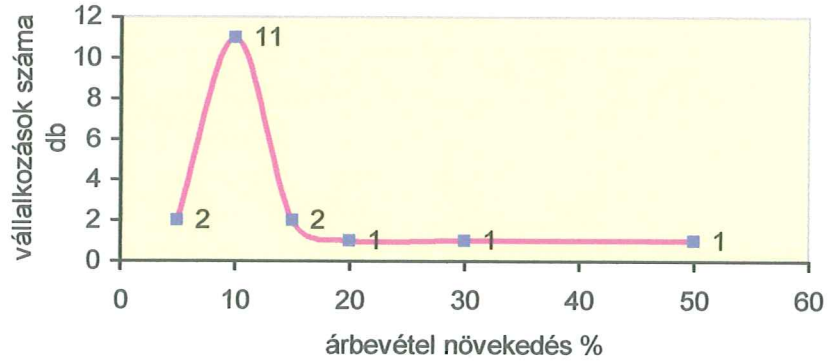
**A kerékpárforgalmi létesítmények fenntartási rendszerének országos szintű kidolgozását - a polgármesteri hivatalok véleményére alapozva - időszerűnek tartjuk.**

## 6.2.) A VÁLLALKOZÓK VIZSGÁLATÁNAK FŐBB ÖSSZEFÜGGÉSEI

E vizsgálat keretében a kerékpáros közlekedéssel összefüggésbe hozható vállalkozások kerékpáros forgalommal kapcsolatos jellemzőit tártuk föl. A Fertő tavi régióban 95 %-a a kerékpárforgalmi nyomvonaltól 50 méteren belül helyezkedik el. A vállalkozás vagy eleve ott volt, vagy a kerékpárforgalmi létesítmény megépítése után települt oda. A Duna bal parti régiójában jellegzetes kapcsolat nem volt kimutatható.

Nagyon fontos összefüggést jelez a vállalkozók árbevétel növekedésének alakulása a kerékpárforgalmi létesítmény megépülése után. A Fertő tavi térségben a vállalkozások 41 %-a érzékelte a növekedést. Ennek százalékos arányát mutatja a mellékelt ábra.

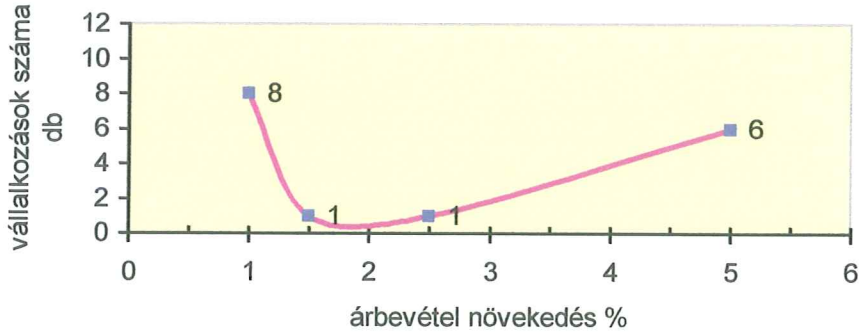
A vállalkozások árbevételének növekedése a kerékpárút megépülése után a Fertő tavi régióban [%]




Az árbevétel növekedést jelzett vállalkozók forgalom növekedésének súlyozott átlaga 13,4 % volt, de néhány vállalkozónál előfordult 30, sőt 50 %-os növekedés is.

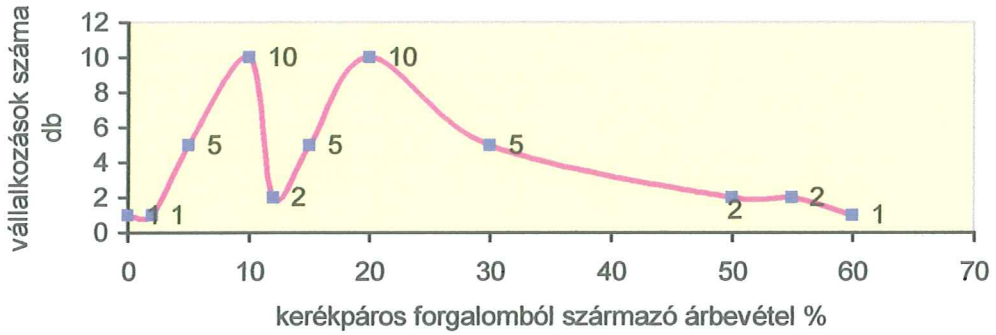
A Duna bal parti régióban is érzékelte a vállalkozók egy része a kerékpáros forgalom árbevétel növelő hatását, de ebben a régióban a növekedés súlyozott átlaga 2,6 % volt.

A vállalkozások árbevételének növekedése a kerékpárút megépülése után a Duna parti régióban [%]



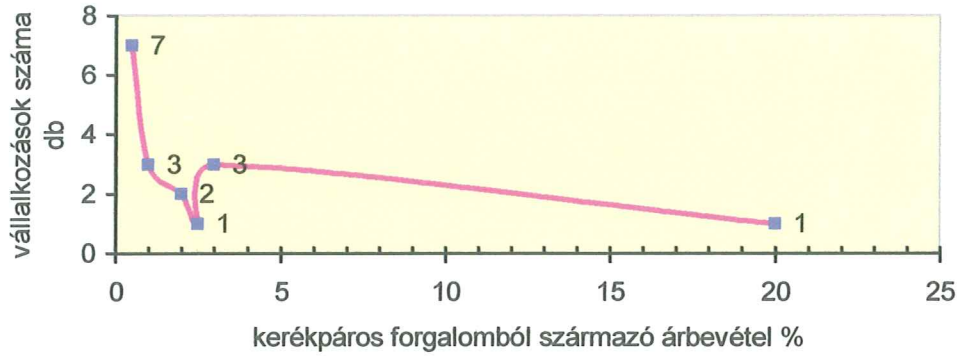

**A két régió között 6-szoros arány eltérést mutatnak az adatok.**
A vállalkozások tevékenységi körét tekintve a Fertő tavi régióra a kereskedelmi, a Duna bal parti régiójára a vendéglátó létesítmények jellemzők. A vállalkozások nagyságát tekintve mindkét régióban a családi és a kis vállalkozások a jellemzőek. A Fertő tavi régióban 82 %-ot, a Duna bal parti régiójában 73 %-ot tesz ki ezen vállalkozások aránya. A vállalkozók teljes árbevételének kerékpáros forgalomból származó részét a mellékelt ábrák mutatják be.

A vállakozók kerékpáros forgalomból származó árbevétele a teljes árbevételhez viszonyítva a Fertő tavi régióban [%]




Itt jelentős eltérés mutatkozik a két régió között. A Fertő tavi régióban a kerékpáros forgalomból származó árbevétel növekedés súlyozott átlaga 19,2 %-os, a Duna parti régióban 1,2 %-os arányú volt. Míg a Fertő tavi

A vállakozók kerékpáros forgalomból származó árbevétele a teljes árbevételhez viszonyítva [%]

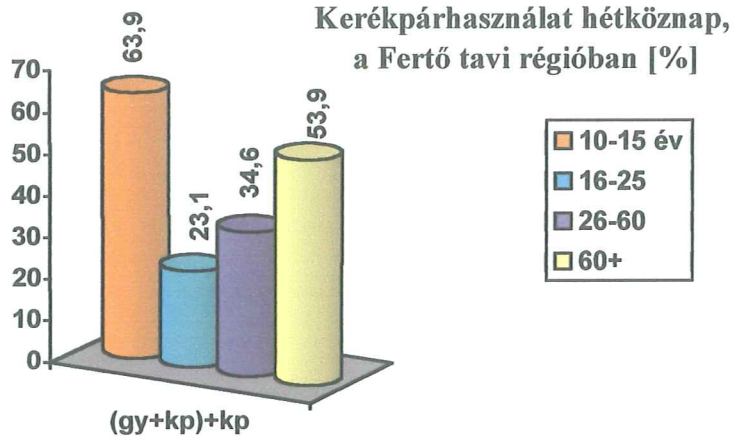


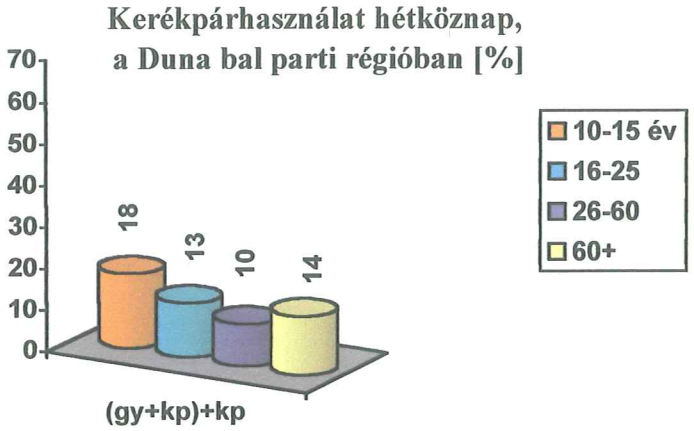

régióban a vállalkozók árbevételének jelentős része származik a kerékpáros forgalomból, addig a Duna parti régióban szinte nem érzékelhető. Meg kell azonban jegyezni, hogy a vállalkozások jelentős része csak kb. fél évig üzemel mindkét régióban, a szezonális időszak alatt.

## 6.3.) A RÉGIÓK KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSAINAK ÖSSZEFÜGGÉSEI

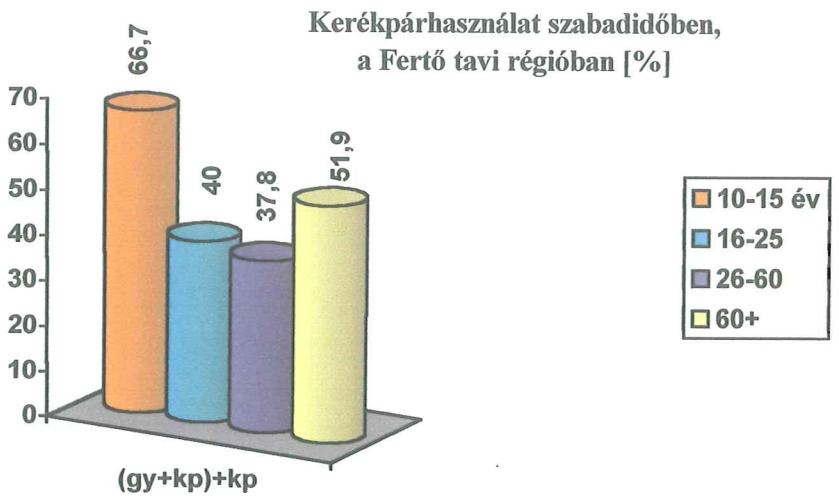
A napi helyváltoztatások átlagos száma a Fertő tavi régióban 2,9 db/nap, a Duna parti régióban 3,8 db/nap értékű. Hétköznapokon a Fertő tavi régióban a fiatal korosztály több mint 60 %-a, a középkorúak 1/3-a közlekedik kerékpárral. E régióban a 60 év feletti korosztály több mint 50 %-a közlekedik kerékpárral hétköznapokon. A Duna bal parti régiójában a

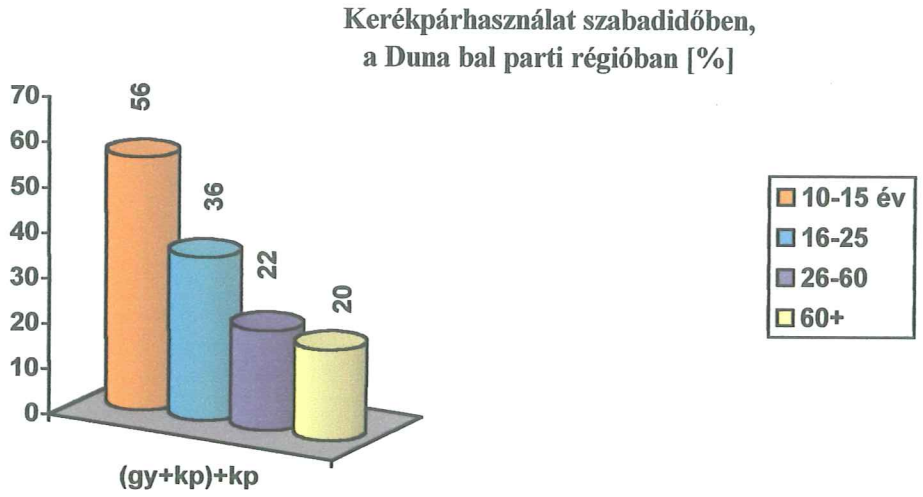
hétköznapi helyváltoztatásokra a közforgalmú közlekedés és a gyalogos közlekedés a jellemző. Itt a fiatal korosztály 15 %-a, a középkorúak 10-13 %-a közlekedik kerékpárral. A 60 év felettiek 14 %-a használja a kerékpárt. E régióban hétköznap nem jellemző a kerékpár használat. Az életkor szerinti jellegzetes eltéréseket a mellékelt ábrák szemléltetik.




**Szabadidőben** a Fertő tavi régióban szinte nem változik a kerékpár használat, míg a Duna bal parti régióban minden korosztályban megnő a kerékpár használat. Főként a 25 év alatti korosztály használja nagyobb számban, ezek körében megháromszorozódik a kerékpár használat. A 25-60 éves korosztály kerékpárosainak száma is duplájára nő. A két régió jellegzetességeit a mellékelt ábrák mutatják be.

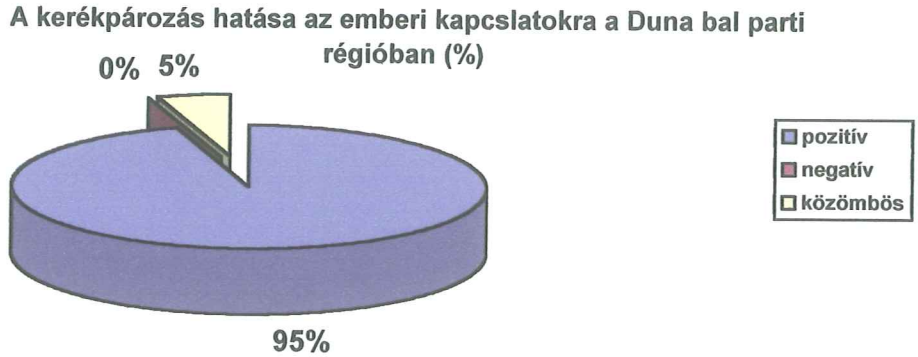



A Fertő tavi régióra a gyalogos és a kerékpáros, míg a Duna bal parti régiójára a gyalogos és a közforgalmú közlekedés kombinációja jellemző. A Fertő tavi régióban a lakosság kétszer akkora számarányban kerékpározik, mint a Duna parti régióban. A Fertő tavi régióban főleg ügyintézéskor, és a hivatás forgalomban, míg a Duna bal parti régiójában a fiatal, 25 év alatti korosztály sportolásra, az idősebb korosztály, (főleg a 60 év felettiek) ügyintézésre használja a kerékpárt.

Vizsgálatunk része volt a kerékpáros közlekedés emberi kapcsolatokra gyakorolt hatásának vizsgálata. A téma bizalmas jellege miatt a Fertő tavi régióban a megkérdezettek 80 %-a, a Duna bal parti régiójában 60 %-a válaszolt a kérdésekre. A Fertő tavi régióban a kerékpárt használók jelezték, hogy emberi kapcsolataikra hatással van a kerékpározás, mégpedig döntő többségben pozitív hatást jeleztek. A Duna bal parti régiójában a válaszadók a kerékpározás emberi kapcsolatokra gyakorolt hatását egyöntetűen

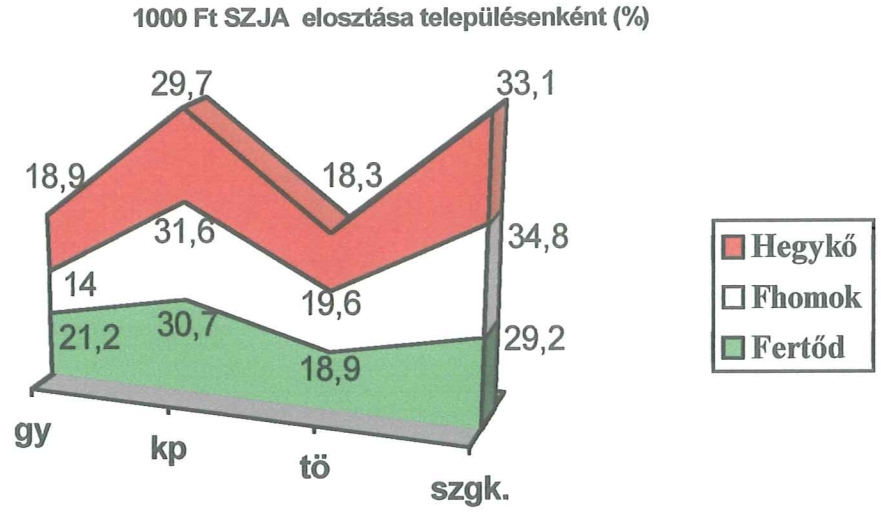
pozitívan értékelték. A mellékelt két ábra szemléletesen mutatja a véleményeket.

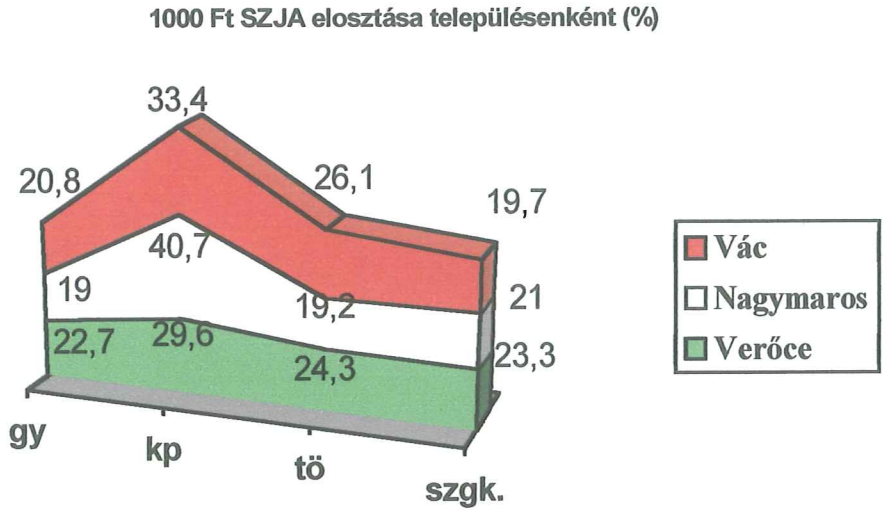



A pozitív hatás miben létére vonatkozó kérdésünkre mindkét régióban szinte azonos válaszokat adtak. Főleg azt emelték ki, hogy a kerékpározás során több embert ismerhettek meg, nyugodtabb életet élhetnek és érzésük szerint több idejük marad más tevékenységre.

A Fertő tavi régióban jellegzetes válasz volt, hogy a kerékpárt kombináltan használja más közlekedési móddal.

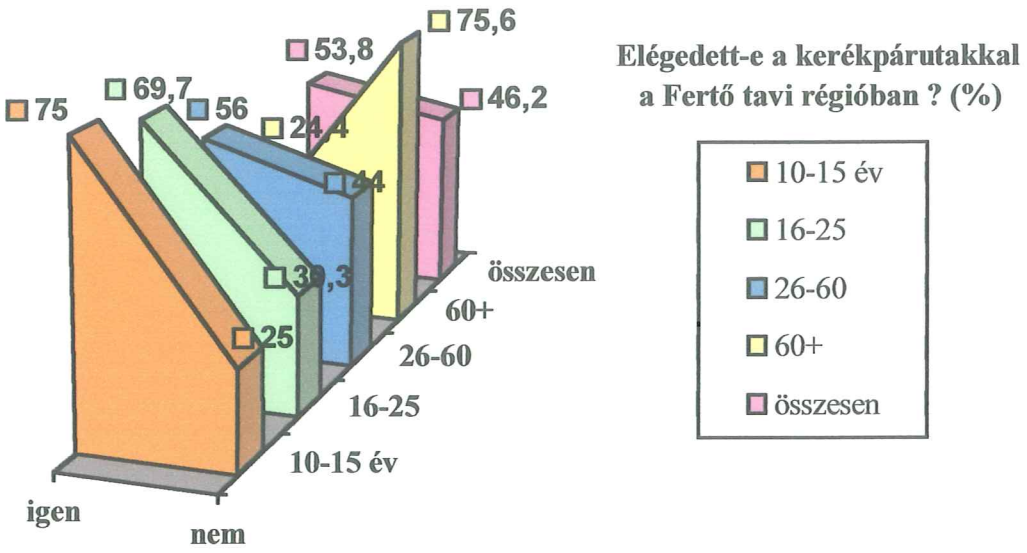
A megkérdezettek a Fertő tavi régióban leginkább a személygépjármű közlekedés lehetőségének fejlesztését szeretnék, ezt követi a kerékpáros közlekedés fejlesztésének igénye. A Duna bal parti régiójában a kerékpáros közlekedés fejlesztésének igénye fogalmazódott meg. A mellékelt ábrák a települések szerinti bontásban mutatják be a fejleszteni igényelt közlekedési módot.

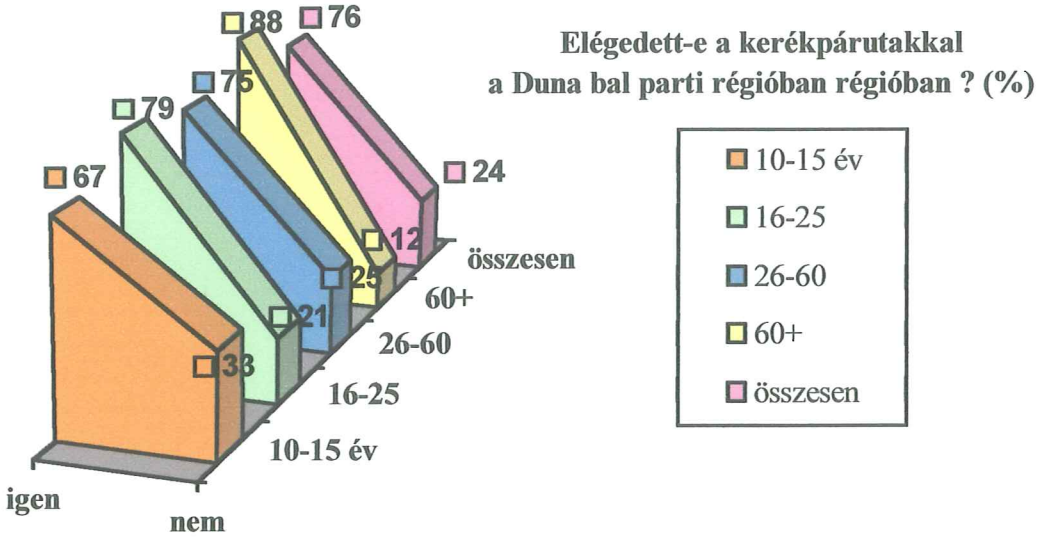



A lakosság a közlekedési mód napi választásában – ha az ehhez szükséges feltételek teljesülnének - a Fertő tavi régióban leginkább a személygépjármű közlekedés fejlesztését igényelné, míg a kerékpározást a lakosság 30 %-a javasolja fejlesztésre. A Duna bal parti régiójában is a személygépkocsit jelölték meg legtöbben, de itt már a közforgalmú közlekedést is sokan választanák. A kerékpáros közlekedést e régióban 27 % választaná, ami szinte megegyezik a Fertő tavi régió értékével. A mellékelt ábrák az elmondott jellegzetességeket mutatják be.

A kerékpárforgalmi létesítmények műszaki kialakítását a Fertő tavi régióban 54 % tartotta megfelelőnek. A Duna bal parti régió 76 %-a megfelelőnek ítélte a kerékpárforgalmi létesítmények műszaki állapotát. A két régió korcsoportok szerinti megítélését a mellékelt ábrák mutatják be.



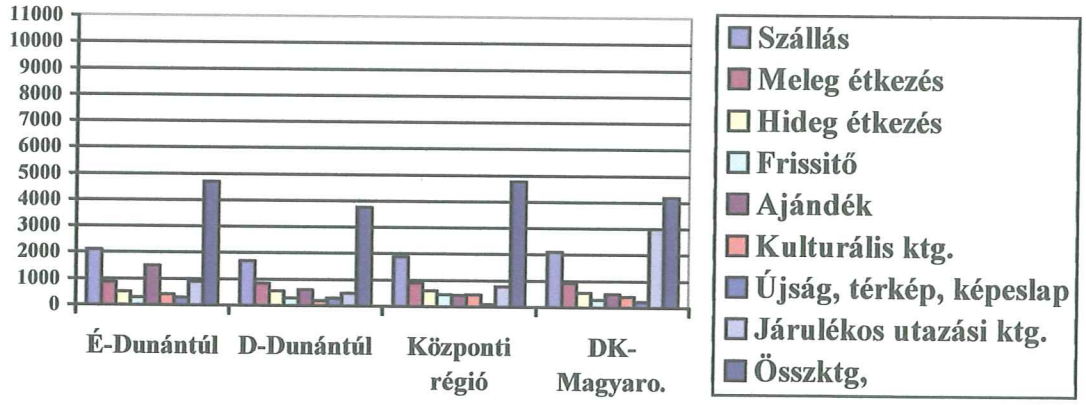




Végül a személygépkocsival megtett utak hosszát vizsgáltuk meg. Mindkét régióban azonos eloszlás szerint döntően 10 km fölötti hosszúságú utazásokra használják a személygépkocsit. A 3 km alatti személygépkocsi használat –amit esetleg kiválthatna a kerékpáros közlekedés- egyik régióra sem jellemző: a Fertő tavi régióban ez az arány 5,7 %, a Duna bal parti régiójában 3,0 %.

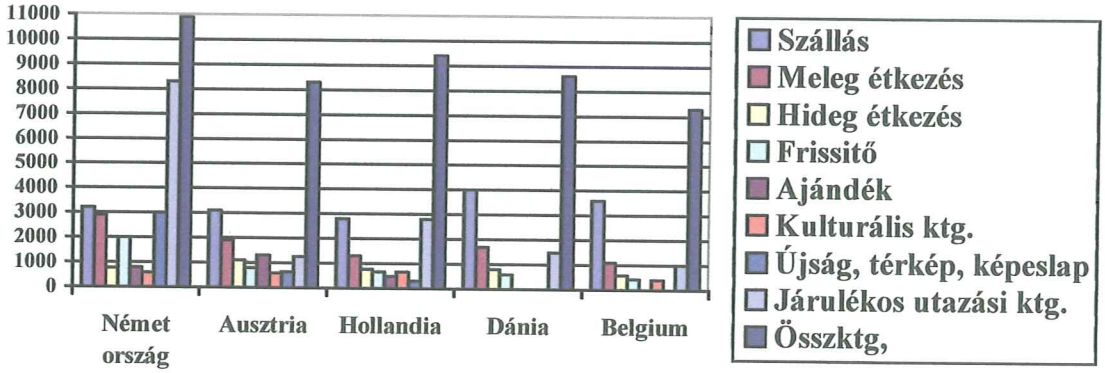
## 6.4.) A SZABADIDŐS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS GAZDASÁGI HATÁSAI

A kutatási munka negyedik része a szabadidős célú kerékpározás közlekedési és gazdasági jellemzőinek vizsgálata volt. A Fertő tavi régiót nagy számú kerékpározni vágyó külföldi keresi föl, míg a Duna parti régióra ez egyáltalán nem jellemző. A Fertő tavi régióban a 3-4 napos és a szabadság ideje alatti 1-2 napos túrák jellemzőek, a Duna bal parti régiójában csak egy napos túrázások figyelhetők meg. Az egy napos túrák átlagos hossza mindkét régióban 60 km körüli értéket mutat.

**Több napos kerékpártúra közben kiadások alakulása magyar látogatóknál.**




**Több napos kerékpártúra közben kiadások alakulása külföldi látogatóknál.**




A régiók megismertetésében a sajtó és a médiák nem játszanak szerepet. A Fertő tavi régióba érkezettek 37 %-ának valaki kerékpározásra ajánlotta ezt a helyet, míg a Duna bal parti régiójában 66 % saját elhatározása alapján indult el kerékpározni. Mindkét régióban a kör jellegű

túrákat részesítik előnyben, bár a Fertő tavi térségben a válaszadók 40 %-a csillagtúra jellegű útvonal szervezéssel járja be a területet.

Külön kérdéscsoport vizsgálta meg a kerékpárosok túra előtti fölkészülését. A túra kerékpárosok 15-20 százaléka lényegében nem tesz semmiféle előkészületet indulás előtt.

Érdekes adatsort adott a Fertő tavi régió túra magyar kerékpárosainak költség vizsgálata. A több napos túra alatti kiadásait a mellékelt ábra mutatja be.

A külföldi látogatók 2-2,5-ször többet költenek mint a magyar látogatók, ahogy ezt a mellékelt ábra mutatja.

A kerékpárosok akár az egy napos, akár a több napos kerékpározás során igénybe vesznek szabadidős szolgáltatásokat is. Ez mindkét régióban leginkább fürdőzés és kulturális programok látogatása. Ezen tevékenységek aránya a Fertő tavi régióban összesen 74 %, míg a Duna bal parti régiójában 62 %. A kerékpárosok 40 %-a nem igényel kerékpáros információs központot, míg kerékpár kölcsönzőt mindkét régióban igényelnének: a Fertő tavi régióban 84 %, a Duna bal parti régióban 60 %. A kölcsönzők elhelyezéséről a Fertő tavi régióban megoszlanak a vélemények, a Duna bal parti régióban 53 % a vasútállomást jelölte meg alkalmas helyként.

## 6.5.) ÉRTÉKELÉS

**A vizsgálatok alapján elmondható**, hogy a megvalósult és közismert regionális kerékpárforgalmi létesítmények jelentős hatással vannak a kerékpáros forgalom növekedésére, a vállalkozások élénkítésére. Természetesen minden régiónak megvannak az egyedi sajátossági.

A Fertő-tó környéke a vasfüggöny előtt gyakorlatilag megközelíthetetlen volt, majd ennek megszűnése után a terület iránti érdeklődés, ezzel együtt a vállalkozások száma is megnőtt. **Ez a növekedés azonban nem kizárólag a kerékpáros forgalom miatt, hanem az összességében megnőtt turista forgalom miatt következett be, bár a kerékpáros forgalom vállalkozásokra gyakorolt hatása ma már érzékelhető.** A Fertő-tó körüli összefüggő, nagyterületre kiterjedő kerékpárforgalmi nyomvonalnak egyértelműen pozitív hatása van a terület gazdaságára, közlekedésére és az ott élő lakosság életszínvonalára.

**A Fertő tavi kerékpárforgalmi nyomvonal az átjárható nyugati határ közelsége miatti a külföldi kerékpáros turizmus számára komoly vonzerőt jelent, ami a vállalkozásokra kedvező hatással van.**

A Duna bal parti települések esetében is megindult a vállalkozások számának növekedése, de ez nem a 90-es évek elejére, hanem a második felére jellemző, ez azonban nem a kerékpáros forgalom megjelenése miatt következett be.

A Duna bal-parti regionális kerékpárforgalmi nyomvonal kiépítettsége még nem teljes, így napjainkban az állapot fölvétel csak köztes állapotúnak tekinthető. Ez érződik a kérdőívekre adott számszerűsített adatokból és a megkérdezettek pozitív várakozással teli válaszaiból. Jelen adatgyűjtés az ilyen irányú jövőbeni kutatások kiinduló pontjának tekinthető.

**A Duna bal parti településeken működő vállalkozások ma még nem érzékelik a kerékpáros turizmus kedvező hatásait.**

**A jobb összehasonlíthatóság és a folyamatok jobb elemzése és értelmezése érdekében néhány év múlva mindkét régióban egy újabb vizsgálat elvégzését javasoljuk.**

A föltárt összefüggések remélhetően adalékokkal szolgálnak a közlekedési szakemberek és a kerékpárosok számára. Az új ismeretek birtokában előrelépések történhetnek a közlekedésbiztonság fokozásának irányában is.

**A pozitív gazdasági hatások feltárása érveket ad a magyar kerékpáros közlekedéspolitika helyes irányban tartására és célkitűzéseinek megvalósítására.**

# MELLÉKLETEK

1. A polgármesteri hivataloknak megküldött kérdőív mintája
2. A vállalkozók kérdőíve
3. A közlekedési szokások kérdőíve
4. A szabadidős kerékpározás kérdőíve

TANDEM MÉRNÖKIRODA TERVEZŐ, KIVITELEZŐ és TANÁCSADÓ GMK.
1300. BUDAPEST Pf. 4. Tel./Fax: (1) 3688-343

A kérdőív személytelen és kizárólag közlekedés-statisztikai szempontból kerül fölhasználásra. Előre is köszönjük, hogy segítette a kerékpáros közlekedés fejlesztését szolgáló munkánkat.

# ADATLAP

A település neve.....

1.) Mekkora lélekszámú a település a kikérdezés évében?.....fő

2.) Hogyan változott a település létszáma az elmúlt tíz évben

☐ nőtt ☐ lényegében nem változott ☐ csökkent

3.) Mikor történt a kerékpárforgalmi létesítmények (kerékpárút, gyalog-és kerékpárút, kerékpársáv, stb.) átadása a település közigazgatási határán belül, és milyen hosszú szakaszok voltak ezek ?

| Az átadás éve | Szakasz hossza (m) | mettől-meddig épült |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

4.) Volt-e idegenforgalom növelő hatása a kerékpárforgalmi létesítményeknek?

☐ igen ☐ nem

Ha igen, milyen mértékben:

☐ jelentős hatású volt ☐ érzékelhető hatású volt

5.) Hogyan alakult a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatba hozható vállalkozások (étterem, büfé, kerékpár kölcsönző, fagylaltozó, stb.) száma 1989-1999 év között?

| évek | vállalkozások száma (db) | Megjegyzés |
|---|---|---|
| 1989 | | |
| 1990 | | |
| 1991 | | |
| 1992 | | |
| 1993 | | |
| 1994 | | |
| 1995 | | |
| 1996 | | |
| 1997 | | |
| 1998 | | |

6.) Hogyan alakult a szálláshelyek száma 1989-1999 év között ?

| évek | vállalkozások, férőhelyek száma (db és fő) | | | | | | | | Megjegyzés |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | camping | | kereskedelmi szálláshely | | panzió | | szálloda | | |
| 1989 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1990 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1991 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1992 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1993 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1994 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1995 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1996 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1997 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |
| 1998 | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | |

7.) Mi az Önkormányzat vezetésének véleménye a megépült kerékpárutak településre gyakorolt hatásáról, különös tekintettel a közlekedési szokások, és az idegenforgalom változása tekintetében?

- ❑ nem volt hatása a közlekedési szokásokra
- ❑ nőtt a kerékpáros közlekedés jelentőssége
- ❑ csökkent a kerékpáros közlekedés jelentőssége
- ❑ nem volt hatása az idegenforgalomra
- ❑ nőtt a kerékpáros turizmus
- ❑ nőtt az idegenforgalom, de ezen belül a kerékpáros turizmus nem nőtt mértékadó arányban

8.) A megépült kerékpárutak fenntartását milyen formában és mekkora költségráfordítással oldja meg az Önkormányzat ?

.....

.....

.....

.....

9.) Megtérülni látszik-e a település számára a kerékpárutak építésére fordított Önkormányzati önrész ?

- ❑ már megtérült
- ❑ megtérülni látszik
- ❑ néhány éven belül várható a megtérülése
- ❑ nem várható a megtérülése

10.) Ha megtérül a beruházás, akkor ez milyen bevételi forrásokban mutatkozik meg és mekkora mértékben?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Dátum:.....1999.....hó.....

Az adatlapot kitöltő személy aláírása: .....

neve .....

telefonszáma:.....

TANDEM MÉRNÖKIRODA 1300. BUDAPEST Pf. 4.
**Tel./Fax: (1) 3688-343**

A kérdőív személytelen és kizárólag közlekedés-statisztikai szempontból kerül fölhasználásra. Előre is köszönjük, hogy segítette a kerékpáros közlekedés fejlesztését szolgáló munkánkat.

Dátum:..... 1999..... hó.....

Az adatlapot kitöltő személy neve és aláírása: .....

## VÁLLALKOZÓK ADATLAPJA

1. A felvétel helye(település).....

2. A vállalkozás neve.....

jellege: ❑ kereskedelem ❑ vendéglátás ❑ szálláshely értékesítés
❑ egyéb, éspedig.....

3. A vállalkozás nagysága: ❑ családi ❑ kicsi (1-3) alkalmazott
❑ közepes (3-10) alkalmazott ❑ 10 alkalmazott fölött

4. Működési helye milyen távolságra van a kerékpárúttól:

❑ közvetlenül mellette ❑ 50-100 méter
❑ 20 méteren belül ❑ 100-500 méternél távolabb
❑ 20-50 méter ❑ 500 méternél távolabb

5. A vállalkozása forgalmában érzékelhető-e a kerékpáros forgalom hatása?

❑ igen ❑ nem ❑ időszakonként.....hónapban

6. Milyen az Önhöz érkező kerékpáros forgalom jellege?

❑ helyi kerékpáros forgalom ❑ turista forgalom

7. A kerékpárutak megépítése után nőtt-e a kerékpáros forgalomból származó árbevétele?

❑ igen, kb.....%-al ❑ nem

8. Az összes árbevételéből hány % lehet a kerékpáros forgalomból származó árbevétel?.....%

9. Tett-e valamit annak érdekében, hogy a kerékpárosok igénybe vegyék szolgáltatását?

❑ igen, .....
.....
❑ nem

10. Ha nem tett, szándékozik-e valamit tenni, ha megnőne a kerékpáros forgalom?

❑ igen, .....
.....
❑ nem

TANDEM MÉRNÖKIRODA 1300. BUDAPEST Pf. 4.
Tel./Fax: (1) 3688-343

A kérdőív személytelen és kizárólag közlekedés-statisztikai szempontból kerül fölhasználásra. Előre is köszönjük, hogy segítette a kerékpáros közlekedés fejlesztését szolgáló munkánkat.

Dátum:.....1999.....hó.....

Az adatlapot kitöltő személy neve és aláírása:
.....

## LAKOSSÁGI KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK ADATLAPJA

### I.) KÉRDÉSCSOPORT

1. A felvétel helye.....település

2. A válaszadó: ❑ helybeli ❑ vidéki

3. Neme: ❑ férfi ❑ nő ❑ gyermek

4. Életkora:
❑ 10-15 év ❑ 15-25 év ❑ 25-60 év ❑ 60 év felett

5. Rendszeresen ismétlődő helyváltoztatások (pl.: lakás-munkahely, munkahely-piac, piac-lakás, összesen 3 db) száma naponta.....db

6. Rendszeres helyváltoztatásainak átlagos hossza:
❑ 1 km alatt ❑ 1-2 km ❑ 2-5 km ❑ 5-10 km ❑ több mint 10 km

7. /a. Milyen módon közlekedik leggyakrabban hétköznapokon?
*(csak egy válasz adható)*

❑ leginkább gyalog
❑ leginkább gyalog és kerékpárral
❑ leginkább kerékpárral
❑ leginkább tömegközlekedéssel
❑ egyéb módon, éspedig.....

7. /b. Milyen módon közlekedik leggyakrabban szabadidejében?
*(csak egy válasz adható)*

❑ leginkább gyalog
❑ leginkább gyalog és kerékpárral
❑ leginkább kerékpárral
❑ leginkább személygépkocsival
❑ leginkább tömegközlekedéssel
❑ egyéb módon, éspedig.....

8. Milyen közlekedési módokat kombinál a leggyakrabban:
*(0-soha; 1-naponta; 2-hetente; 3-havonta)*

❑ kerékpár-gyalog
❑ kerékpár-tömegközlekedés
❑ kerékpár-személygépkocsi
❑ gyalog-tömegközlekedés
❑ személygépkocsi-gyalog
❑ gépjármű tömegközlekedés

9. Közlekedik kerékpárral? ❑ igen ❑ nem *(ha nem ⇨14.)*

10. Ha szokott kerékpárral közlekedni, az alábbiak közül jelölje meg a gyakorisági sorrendet.
❑ hivatás forgalom (munkába járás)
❑ ügyintézés (bevásárlás, hivatalok, stb.)
❑ turisztikai céllal
❑ sport
❑ egyéb, éspedig.....

11. Ha hivatásforgalom és ügyintézés céljára használja a kerékpárt, igénybe veszi-e a település kerékpárforgalmi létesítményeit (kerékpárút, gyalog-és kerékpárút, kerékpársáv, stb.)?

❑ igen ❑ nem,
ha nem, miért nem.....

12. Ha turisztikai vagy sport céljára használja a kerékpárt, előnyben részesíti-e azon területeket amelyek kiépített kerékpáros infrastruktúrával rendelkeznek?
❑ igen, mert .....
❑ nem. mert .....

13. /a A kerékpározás hatással van-e emberi kapcsolataira?

❑ igen ❑ nem

13. /b Ha az előző kérdésre igen a válasz, akkor ez a hatás

❑ pozitív ❑ negatív ❑ közömbös

13. /c Ha az előző kérdésre pozitív, vagy negatív hatást észlelt, ismertesse a konkrét hatást.pl: *( több válasz is adható )*

❑ több embert ismert meg
❑ nyugodtabb lett az élete
❑ több ideje marad másra
❑ kombinálhatom az utazási lehetőségeimet
❑ zavarnak a közúti forgalomban a kerékpárosok
❑ veszélyeztetnek a gyalogos közlekedésben
❑ gyakran agresszívak a kerékpárosok
❑ más,
éspedig.....

14. Ha a személyi jövedelem adójából összesen 1000,-Ft-ot elkülönítetten célirányosan fordíthatna különböző közlekedési ágak fejlesztésére, milyen arányban tenné meg:

- gyalogos közlekedés ..... ,- Ft
- kerékpáros közlekedés ..... ,- Ft
- tömegközlekedés..... ,- Ft
- gépjármű közlekedés.....,- Ft

15. Ha az Ön által legfontosabbnak ítélt feltételek meglennének, akkor milyen közlekedési módot választana? *( csak egy válasz adható)*

❑ személygépkocsi közlekedés
❑ tömegközlekedés
❑ kerékpáros közlekedés
❑ gyalogos közlekedés
❑ gyalogos- és kerékpáros közlekedés
❑ egyéb, éspedig:
.....
.....

16. Ösztönzi-e Önt kerékpározásra a kerékpáros útvonalak kiépülése?

❑ igen ❑ nem

17. Összességében elégedett-e a megépült kerékpárutak műszaki kialakításával:

❑ igen, mert .....
.....
.....
.....
❑ nem, mert .....
.....
.....
.....

## II.) KÉRDÉSCSOPORT

1. Megítélése szerint az elmúlt években:

| | nőtt | nem változott | csökkent |
|---|---|---|---|
| szgk. forgalom | | | |
| kerékpáros forgalom | | | |

2. Hogyan ítéli meg a személygépjármű forgalom hatásait?

❑ elviselhetetlen, és zavaró
❑ elviselhető, mert ezzel együtt kell élni
❑ elviselhető

3. Ha személygépkocsival közlekedik, milyen hosszú utakat tesz meg átlagosan?

❑ 1 km alatt
❑ 1-3 km
❑ 3-5
❑ 5-10 km
❑ több mint 10 km